

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ÉTRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 8^e SEANCE

Séance du Vendredi 15 Avril 1966.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 747).

Aménagement de la route nationale n° 1 (question de M. Collette) : MM. Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports ; Collette.

Lignes S.N.C.F. du Gard (question de M. Roucaute) : MM. le secrétaire d'Etat aux transports, Roucaute.

Aménagement de la route nationale n° 551 (question de M. Massot) : MM. le secrétaire d'Etat aux transports, Massot.

Sécurité de la circulation routière (question de M. de Poulpiquet) : MM. le secrétaire d'Etat aux transports, Evrard, suppléant M. de Poulpiquet.

2. — Dépôt d'un rapport (p. 752).

3. — Ordre du jour (p. 752).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

* (1 f.)

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle quatre questions orales sans débat à M. le ministre de l'équipement.

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE N° 1

M. le président. M. Collette expose à M. le ministre de l'équipement que l'état actuel de la route nationale n° 1 Calais—Paris, par Boulogne-sur-Mer—Abbeville—Beauvais, ne répond plus aux exigences du trafic, tant national qu'international, que supporte cet important itinéraire. Il rappelle que la quasi-totalité du trafic automobile, en provenance et à destination des îles britanniques traversant le territoire français, emprunte cette voie au moins jusqu'à Abbeville. C'est ainsi que les contrôles effectués dans les divers ports et aéroports du littoral français de la Manche et de la mer du Nord font ressortir que 85 p. 100 au moins des véhicules transitant par ces points frontières utilisent la route nationale n° 1. Cet itinéraire supporte, en outre, pendant l'été, un courant touristique extrêmement dense en provenance du Benelux et de la Scandinavie ainsi que des départements situés dans la partie Nord-Ouest de la France. Il souligne qu'on constate depuis quelques années une nette tendance au détournement de ce trafic au seul profit des économies belge et allemande, ces nations offrant à la clientèle automo-

bile internationale des facilités de circulation routière qui compensent largement l'allongement des trajets. Il rappelle que la route nationale n° 1 assure également en toutes saisons, et plus particulièrement en automne, en hiver et au printemps, l'acheminement, par véhicules poids lourds, d'importants tonnages de poissons frais au départ du port de Boulogne-sur-Mer vers la capitale et l'Ouest du pays. Au surplus, une notable partie du jute importé par ce port est également transportée par route via Abbeville jusqu'aux filatures de la Somme. D'autre part, la desserte des zones industrielles en cours d'aménagement dans la région boulonnaise, à Etaples notamment, déjà handicapée par la non-électrification de la voie ferrée entre Amiens—Boulogne-sur-Mer et Calais, implique l'amélioration de cette liaison routière. L'insuffisance de l'infrastructure de cet itinéraire a été amplement illustrée, au cours du dernier hiver, par la mise hors service de la route nationale n° 1 pendant plusieurs semaines, en raison du gel persistant et des dégâts importants qui en sont résultés. Il souligne combien il est souhaitable que la route nationale n° 1, dont le caractère d'itinéraire à grande circulation est incontestable, soit aménagée sans délai en route à trois voies avec écartement de tous les hauts de côte et aménagement de tous les points dangereux. Le renforcement de la chaussée de la route nationale n° 1, en vue de sa mise hors gel, sur les sections où son assise la rend le plus vulnérable au froid — Somme et Oise en particulier — s'impose également d'une façon indiscutable. Il lui demande quelles dispositions il envisage de prendre pour remédier à une situation qui porte gravement préjudice à l'économie générale et à celle plus particulière de la zone littorale du Nord de la France.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. André Bettecourt, secrétaire d'Etat aux transports. Je dois, tout d'abord, excuser M. le ministre de l'équipement.

Sur les quatre questions posées, en effet, une seule me concerne directement. Je répondrai, s'agissant des autres, au nom de M. le ministre de l'équipement.

Je dirai d'abord à M. Collette que l'inscription au V^e Plan de plusieurs opérations intéressant la route nationale n° 1 a été proposée. C'est ainsi qu'entre Abbeville et Calais il est envisagé d'exécuter les travaux suivants :

Dans la Somme, élargissement d'Abbeville à Nampont ;

Dans le Pas-de-Calais, déviation de Montreuil, rectification de Catouillage, déviation de Samer, déviation de Wimille, aménagement de la côte de l'Épote, déviation sud de Calais ; à Boulogne, jonction entre la route nationale n° 40 et la route nationale n° 1.

D'autre part, l'effort qui a été accompli au cours de ces dernières années en vue de l'aménagement de la section comprise entre Paris et Beauvais sera vraisemblablement poursuivi. En particulier, il est envisagé d'achever, dans cette section, les travaux de suppression du passage à niveau de Domont, de la déviation de Puisseux-le-Hauberger, ainsi que des élargissements entre Noailles et Beauvais.

En tout état de cause, les renseignements donnés ci-dessus ne présentent qu'un caractère indicatif ; le V^e Plan étant en cours d'élaboration, sa consistance définitive n'est pas encore officiellement déterminée.

Par ailleurs, en ce qui concerne la section comprise entre Beauvais et Abbeville, les travaux seront limités à des aménagements destinés à améliorer la sécurité, étant donné qu'un très gros effort est fait sur les routes nationales n° 35 et 334, Abbeville—Amiens—Roye, qui constituent une bretelle de liaison avec l'autoroute du Nord.

M. le ministre de l'équipement vient de signer la décision approuvant la construction d'une deuxième chaussée entre Amiens et Roye ; d'autre part, l'élargissement de la route nationale n° 35 entre Abbeville et Bellancourt, ainsi que la déviation de cette route par la rive droite de la Somme entre la Chaussée-Tirancourt et Amiens sont inscrits au V^e Plan.

L'exécution de l'ensemble de ce plan marquera donc une incontestable amélioration des liaisons entre la région parisienne d'une part, la partie ouest du département de l'Oise d'autre part, et la côte du Pas-de-Calais.

M. le président. La parole est à M. Collette.

M. Henri Collette. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des explications que vous venez de donner à l'Assemblée à propos de la question orale que, d'ailleurs, j'ai posée il y a plusieurs années.

Trois arguments militent en faveur de l'amélioration de la route nationale n° 1 qui relie Paris à Calais, surtout en ce qui concerne le département du Pas-de-Calais.

Je veux parler, en premier lieu, de la pêche.

Vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que Boulogne-sur-Mer — que vous visiterez bientôt — est le premier port de pêche de France et qu'une quantité considérable du poisson débarqué dans ce port est expédiée à travers toute la France par la route nationale n° 1.

Je précise que ce trafic représente l'écoulement de quelque 120.000 tonnes de produits de la mer conditionnés, dont le transport est assuré par des transporteurs spécialisés au moyen d'un matériel frigorifique important et onéreux, qui entraîne de très lourds amortissements. Il arrive que ce trafic atteigne, certains jours, des pointes supérieures à 12.000 tonnes de poids net. Or, chaque hiver, les transporteurs sont très gênés par la position des barrières de dégel, qui paralysent la circulation des poids lourds. La S. N. C. F. est d'ailleurs incapable, la ligne n'étant pas électrifiée, de faire face à l'écoulement des produits lorsque la route ne peut en assurer le transport.

Il serait donc infiniment souhaitable, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'infrastructure de la route nationale n° 1 permette à la chaussée de supporter le passage des camions par tous les temps. Car ces camions, se rendant à Abbeville, pourraient très souvent, en déviant vers la Seine-Maritime, gagner ensuite la région parisienne ou le reste de la France même quand des barrières de dégel sont posées dans la Somme et surtout dans l'Oise.

Voilà donc l'un des arguments principaux qui justifierait, de la part du ministère de l'équipement, une mise en valeur rapide de la route nationale n° 1.

Il en est d'autres, tout aussi intéressants, que je vais maintenant aborder.

Il y a, dans la région côtière située aux environs de Berck-Plage — circonscription que représente ici mon collègue M. Béraud — des communes où le taux de natalité est si élevé qu'il dépasse même celui de la Chine — trente-huit naissances pour mille habitants par an — ce qui créera, dans quelques années, un réservoir considérable de main-d'œuvre dont nous ne saurons que faire, car le développement économique du Pas-de-Calais est très en retard.

Il est, par conséquent, nécessaire d'établir avec la région parisienne, ou même avec d'autres régions, des moyens de communication rapides et pratiques qui permettront soit à la population de se déplacer vers des zones de travail, soit au contraire à des entreprises industrielles de venir s'établir dans une région où elles répugnent actuellement à s'installer en raison du sous-équipement et aussi de l'absence de canaux.

Mon troisième argument concerne le tourisme.

Vous savez qu'un nombre considérable de voitures de tourisme britanniques ou irlandaises, qui transitent par le détroit du Pas-de-Calais, débarquent dans nos ports de Calais ou de Boulogne-sur-Mer. Ces touristes sont de plus en plus tentés de gagner l'Est par la Belgique car, à partir d'Ostende, ils rejoignent le réseau international d'autoroutes.

Je me permets d'ailleurs de vous remettre un document qui vous prouvera que, même au départ de Calais, l'autoroute, dont la construction est prévue, et qui doit relier Calais à Lille, amènera, par la force des choses, les touristes à se diriger vers la Belgique, ce que nous souhaitons éviter à tout prix. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre le plus tôt possible la route nationale n° 1, tout au moins jusqu'à Abbeville, à même d'entrer en compétition avec les autoroutes. En effet, c'est à partir d'Abbeville que de très nombreux touristes se dirigent vers l'Espagne, l'Ouest, la Normandie, la Bretagne, le Sud de la France. Des comptages ont été organisés par la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer et par le comité d'études pour l'aménagement de la prospérité de la région boulonnaise.

Lors de votre prochaine visite à Boulogne, monsieur le secrétaire d'Etat, ces problèmes seront évoqués devant vous et, dans cette perspective, je vous remets deux documents. L'un retrace les arguments que je viens de développer et qui ont trait à la route nationale n° 1 et aux déplacements des touristes ; l'autre est un plan dont un exemplaire est remis aux touristes étrangers débarquant à Boulogne-sur-Mer et que ceux-ci sont priés de bien vouloir compléter en marquant d'un trait plein les routes tracées en pointillés rouges, afin que, en procédant à des comptages, on puisse connaître les voies finalement choisies.

Ces comptages ont démontré que 85 p. 100 environ des touristes empruntent la route nationale n° 1, tout au moins jusqu'à Abbeville, ce qui milite encore en faveur des arguments que je viens de développer.

Pour toutes ces raisons, monsieur le secrétaire d'Etat, j'espère que des améliorations pourront être apportées aux dispositions envisagées à propos du V^e Plan puisque, ainsi que vous venez de le dire, il ne s'agit pas, semble-t-il, de décisions définitives.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Les problèmes qui préoccupent M. Collette n'ont pas échappé au Gouvernement et nous nous rendons parfaitement compte que Boulogne-sur-Mer, important port de pêche, exige en effet la meilleure desserte routière possible.

J'ai fait remarquer, dans la réponse que j'ai faite à sa question, qu'un très grand effort est prévu en faveur des routes nationales n° 35 et 334. Sans prétendre que cette solution donne entière satisfaction à M. Collette, je pense cependant qu'elle répond, pour une large part, au souhait qu'il a exprimé.

En ce qui concerne les barrières de dégel, le Gouvernement doit, et chacun le comprend, s'en tenir à une attitude très ferme.

Agir autrement, dans ce domaine, c'est susciter pour l'avenir des dépenses qui auront vite fait de devenir considérables. Quelques heures, quelques jours de relâchement et des complications considérables en résultent dont le budget fait les frais. Nous devons donc être fermes.

De toute façon, je me rends à Boulogne dimanche et nous aurons l'occasion de reconsidérer tous ces problèmes. Je vais d'ailleurs, avec mes services, examiner les documents que vous avez bien voulu me remettre et je serais alors en mesure de fournir des réponses plus complètes à vos questions. (Applaudissements.)

LIGNES S. N. C. F. DU GARD

M. le président. M. Roger Roucaute appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement sur l'émotion et l'inquiétude des populations des régions cévenole et vivaroise quant à l'existence de projets relatifs à la suppression prochaine du trafic de voyageurs sur les lignes de la S. N. C. F. d'Alès à Vogüé et de Nîmes au Vigan. Il lui demande si de tels projets existent réellement et, dans l'affirmative, s'il entend surseoir à leur application afin de répondre au vœu de ces populations.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports. La réponse que je vais faire à M. Roucaute s'adressera en réalité à beaucoup d'autres parlementaires, car nous recevons presque chaque matin une dizaine de lettres concernant des problèmes analogues.

Il est certain que, si le chemin de fer est un outil d'un excellent rendement pour les flux importants de trafic, il est, par contre, tout le monde le sait, un système excessivement onéreux lorsque le trafic est faible en raison, notamment, des frais fixes correspondant à l'entretien de l'infrastructure et à la rémunération du personnel nécessaire au respect rigoureux des règles de sécurité.

Le maintien de services dans ces conditions se traduit par une lourde perte pour la collectivité du fait que les tarifs ne reflètent que très imparfaitement le coût élevé de la desserte. Une subvention aveugle est ainsi accordée à des représentants d'intérêts très divers qui ne sont pas conscients d'en être les bénéficiaires.

Devant cet état de fait, la commission des comptes des transports et le groupe d'étude pour l'orientation des activités du chemin de fer à moyen et à long terme du commissariat général au Plan ont suggéré l'établissement de bilans économiques en vue de la suppression éventuelle et progressive d'un certain nombre de services ferroviaires. A la demande de l'autorité de tutelle, la S. N. C. F. est donc amenée à examiner la situation de ces lignes où les trains de voyageurs pourraient être remplacés par des autocars dont l'exploitation est nettement moins coûteuse. Le transport routier permet, d'autre part, de satisfaire avec plus de souplesse les besoins des usagers en desservant directement les centres des agglomérations et les hameaux, lieux dont les gares sont parfois éloignées.

Il reste que les décisions ne seront prises que lorsqu'il aura été procédé à toutes les études et consultations nécessaires, compte tenu, notamment, des préoccupations suivantes : intérêt économique national d'une meilleure utilisation des infrastructures et des caractéristiques des divers modes de transport ; intérêt financier national résultant à la fois des résultats obtenus dans l'ordre économique et des compensations indispensables en faveur de certaines catégories sociales actuellement bénéficiaires ; intérêt régional d'une décentralisation des responsabilités en matière d'organisation des transports terminaux.

Dans le cas particulier du service des voyageurs sur les lignes d'Alès à Vogüé et de Nîmes au Vigan, il n'est pas possible de préjuger la solution qui sera finalement retenue.

De toute façon, vous pouvez être assuré, monsieur Roucaute, qu'aucune mesure n'interviendra sans que toutes dispositions

soient prises pour organiser, s'il y a lieu, des services de remplacement tenant compte des besoins économiques et sociaux de la région concernée.

J'ajoute que, en règle générale, tous ces problèmes donnent lieu à des enquêtes préalables rigoureuses et que des consultations interviennent ensuite obligatoirement avant toute décision. Si tout le monde, en effet, se préoccupe en France d'éventuelles suppressions de lignes de chemin de fer et s'il est certain que des suppressions seront décidées dans les mois ou les années qui viennent, j'ai l'impression tout de même que l'on s'inquiète plus que de raison. Nous en sommes au stade des études, il est évident que celles-ci doivent porter sur l'ensemble du réseau pour que puissent être déterminées les lignes les moins rentables, susceptibles, sur de petits parcours d'ailleurs, d'être remplacées par des autobus ou des autocars.

M. le président. La parole est à M. Roucaute.

M. Roger Roucaute. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est en décembre 1964 que, par une question orale, j'ai attiré l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur l'existence de projets relatifs à la suppression du trafic des voyageurs sur les lignes de la S. N. C. F. d'Alès à Vogüé et de Nîmes au Vigan.

Me faisant l'interprète des populations des régions cévenole et vivaroise, qu'émuevent et inquiètent ces projets, j'ai demandé au Gouvernement de bien vouloir surseoir à leur application.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la réponse que vous venez de me faire n'est pas de nature à calmer l'émotion et les inquiétudes de ces populations car l'existence des projets en cause est bel et bien confirmée.

Vous avez parlé de rentabilité. Mais la notion de service public ne devrait-elle pas l'emporter sur celle de rentabilité, et celle-ci ne pourrait-elle pas être assurée en supprimant les tarifs privilégiés consentis aux gros usagers qui expédient des trains ou des wagons entiers et qui, pour la plupart, fournisseurs de la S. N. C. F., sont loin de lui vendre leurs marchandises à des prix de faveur ?

La suppression du service de voyageurs sur ces deux lignes causera un préjudice certain aux relations touristiques et économiques entre les Cévennes et le chef-lieu du département, d'une part, et entre l'Ardèche et le Gard, d'autre part. Elle créera une gêne incontestable pour les voyageurs de condition modeste qui empruntent le chemin de fer pour aller travailler ou rendre visite à leur famille.

En outre, la substitution d'un service routier aurait pour résultat d'encombrer les routes de nos régions cévenoles, dont l'état déplorable, soit dit en passant, a déjà soulevé de nombreuses doléances et protestations de la part des usagers et des collectivités intéressées.

La décision de suppression de ces lignes, notamment celle d'Alès-Vogüé, accélérera encore la liquidation du dépôt de la S. N. C. F. d'Alès, déjà fortement éprouvé. De nombreux chemins devront quitter la région.

Ainsi, loin d'améliorer la situation des travailleurs du rail, le Gouvernement la dégrade de plus en plus en allongeant les horaires de travail, en accélérant les cadences, en réduisant les effectifs, en déplaçant les agents d'un centre à un autre et en leur refusant les légitimes augmentations de salaires pour l'obtention desquelles il les contraint à la grève.

Enfin, ces suppressions de lignes ne peuvent qu'aggraver la situation économique de la région, déjà fortement éprouvée par la politique charbonnière du Gouvernement qui a conduit à la fermeture de nombreux puits de mines et à la réduction des effectifs dans le bassin minier des Cévennes, tandis que la crise sévit dans l'industrie textile de la région vignanaise.

Certains cantons de notre région viennent d'être admis dans la zone 2, ce qui permet de faire bénéficier d'incitations financières de l'Etat les industries nouvelles qui viendraient s'y installer. C'est bien. Mais comment cela peut-il se concevoir étant donné la politique de liquidation pratiquée dans différents secteurs, par exemple aujourd'hui avec la suppression de lignes de chemins de fer ?

Outre le préjudice causé à l'économie régionale, le démantèlement progressif du réseau ferroviaire ne paraît pas conforme aux besoins que connaît en matière de transports un pays moderne qui se développe, comme l'attestent les expériences étrangères.

L'ensemble de ces observations, monsieur le secrétaire d'Etat, tout comme votre réponse, est également valable pour toutes les régions où sont envisagées des suppressions de lignes de la S. N. C. F.

En ce qui concerne notre région cévenole, ranimer notre bassin minier, installer de nouvelles industries, construire une

nouvelle centrale thermique et maintenir en activité les lignes de chemins de fer existantes, tels sont les impératifs de son expansion économique.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les raisons qui m'ont incité à vous demander de surseoir à l'application des projets de la S. N. C. F. tendant à supprimer le service des voyageurs sur les lignes d'Alès à Vogüé et de Nîmes au Vigan. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Tous ceux qui votent le budget connaissent l'effort considérable consenti par le pays en faveur de la S. N. C. F.

Au sujet du problème dont vous m'entretenez plus spécialement, monsieur Roucaute, et que j'ai tenu à traiter complètement, vous rappelez qu'en 1964 vous l'avez déjà soulevé et qu'en 1964 et 1966 rien ne s'est passé, ce qui vous permet de dire aujourd'hui que vous avez en quelque sorte obtenu satisfaction puisque aucune décision de suppression n'a été prise. Si rien ne se passe encore entre 1966 et 1968 et que vous reposiez la question dans deux ans, vous pourriez dire que vous avez obtenu de nouveau satisfaction ! D'une certaine façon, c'est ce que je vous souhaite.

Ce que j'ai entendu préciser à l'Assemblée, c'est qu'il n'y avait pas lieu de s'affoler, que nombre de problèmes concernant la S. N. C. F. sont actuellement à l'étude, mais que cela ne signifie nullement que sur tous les points des décisions de suppression seront prises.

Il va de soi que, pour régler une situation, il faut l'examiner dans son ensemble. S'il paraît plus rentable de remplacer dans certains cas les petites lignes de la S. N. C. F. par des services routiers, si cette solution est réellement plus économique pour le pays et le budget de la nation, je ne vois pas comment vous pourriez nous la déconseiller. D'autant que, en ce qui concerne votre région, à laquelle nous sommes attachés comme à toutes les autres régions de France, on ne peut pas dire que le réseau routier soit encombré au point d'exclure la solution éventuelle de l'établissement d'un service d'autobus.

M. Roger Roucaute. J'ai sous les yeux une note de votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat, qui indique que la suppression des deux lignes dont j'ai parlé est bien envisagée. Puis-je la lire, monsieur le président ?

M. le président. Le règlement vous l'interdit, mon cher collègue. Mais vous venez de faire état de cette note, ce qui peut déjà vous satisfaire ! (Sourires.)

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE N° 551

M. le président. M. Massot rappelle à M. le ministre de l'équipement que la route nationale n° 551 est le plus court chemin pour se rendre de Marseille au barrage de Serre-Ponçon, et qu'elle dessert d'autre part une région d'un grand intérêt agricole et touristique. Il lui demande pour quelles raisons cette route continue, malgré les multiples réclamations faites par les départements des Hautes et Basses-Alpes et les communes intéressées, à être laissée en complet état d'abandon et à n'avoir aucune des caractéristiques des routes nationales.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. M. le ministre de l'équipement me charge de vous dire, monsieur Massot, qu'il est pleinement conscient du problème que pose l'aménagement de la route nationale n° 551, dont les caractéristiques géométriques sont des plus médiocres, notamment entre La Motte-du-Caire et le chemin départemental n° 1, où sa largeur tombe au-dessous de 4 mètres, et au franchissement du ravin du Riou, qui comporte un lacet de 22 mètres de rayon et dont l'état général laisse en effet à désirer.

Mais si cette amélioration est très souhaitable en raison à la fois de la précarité de la situation signalée et des impératifs touristiques et agricoles propres à la région, son intérêt ne peut être mis en balance avec celui des renforcements et des aménagements à effectuer sur des routes qui, dans un état de déficience aussi gênant à certains égards, non seulement supportent un trafic beaucoup plus intense mais revêtent une importance vitale pour l'économie générale du pays.

La route nationale n° 551 double pratiquement la route nationale n° 85 qui, par la vallée de la Durance, offre un parcours beaucoup plus facile, encore que moins pittoresque. Le trafic y est sept fois plus intense. Il s'agit essentiellement d'une

route de circulation locale et on peut se demander, pour la route nationale n° 551 comme pour un certain nombre d'autres routes du nouveau réseau, si l'Etat a eu raison, en 1931, d'en admettre le classement dans le réseau national. Il est très probable, en tout cas, que si elle était restée départementale, cette route aurait bénéficié d'une modernisation plus rapide et d'un entretien plus soigné.

En effet, en ce qui concerne l'entretien, les crédits dits de renforcement ou de grosses réparations ne peuvent absolument pas être distraits de leur mission essentielle qui est de tenter d'empêcher la ruine des chaussées parcourues par une circulation intense.

En ce qui concerne la modernisation, le V^e Plan fait porter l'effort, à juste titre, il faut bien le reconnaître, sur l'aménagement des grands axes interrégionaux. Le réseau dit de troisième ordre ne bénéficie que de crédits relativement restreints, dont il appartient d'ailleurs aux instances régionales de proposer la répartition.

S'il n'est pas interdit d'espérer que la route nationale n° 551 pourra bénéficier de cette répartition régionale, il paraît exclu qu'on puisse envisager au titre du V^e Plan son aménagement continu. On peut escompter seulement certaines améliorations localisées intéressant la sécurité, par exemple la rectification des virages du Riou.

M. le président. La parole est à M. Massot.

M. Marcel Massot. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne vous étonnerai sans doute pas en vous disant que votre réponse ne m'a apporté qu'une satisfaction très limitée.

Si je vous ai posé ma question, c'est pour répondre au désir souventes fois exprimé par les conseils généraux des Hautes-Alpes et des Basses-Alpes.

Comme vous l'avez indiqué, la route nationale n° 551 a été classée dans la voirie nationale en 1931. C'est une petite route, bien sûr. Sa longueur est de quarante-cinq kilomètres, dont trente-sept sont situés dans le département des Basses-Alpes et huit dans celui des Hautes-Alpes. Elle va de Sisteron à Rochebrune, c'est-à-dire au barrage de Serre-Ponçon, et relie la route nationale n° 85 à la route nationale n° 100.

C'est peut-être, comme vous l'avez indiqué, une route de troisième catégorie, mais c'est tout de même une route nationale, dont l'Etat a la charge et dont l'infrastructure est en tous points déplorable.

Son importance touristique — vous l'avez reconnu et je vous en remercie — est incontestable. Elle constitue le plus court chemin de Marseille au barrage de Serre-Ponçon, qui est visité chaque année par des dizaines de milliers de touristes français et surtout étrangers. Elle parcourt les riantes vallées du Sasse, de La Motte-du-Caire et de Turriers, de plus en plus fréquentées par les touristes. Une très importante station de ski, dans laquelle seront investis des crédits privés considérables, va d'ailleurs être créée à Esparron-la-Baie, à 1.900 mètres d'altitude. Elle sera la station la plus rapprochée de Marseille. Comment s'effectueraient les transports de matériaux nécessaires à cette réalisation ?

Son importance économique est elle aussi en pleine ascension. Outre l'élevage des ovins, qui est pratiqué dans cette région, il existe dans tout le bassin de La Motte-du-Caire d'importantes cultures fruitières, avec équipements modernes, et 10.000 tonnes de poires et de pommes d'excellente qualité sont destinées chaque année à Marseille, à Nice, voire à Paris. Mais, à l'heure actuelle, les camionneurs marseillais et niçois refusent le plus souvent, étant donné l'état déplorable de la route, de venir prendre leur chargement à La Motte-du-Caire, contraignant ainsi les arboriculteurs à livrer leur marchandise au départ de la route nationale n° 551, c'est-à-dire à Sisteron.

Il ne faut pas perdre de vue également, monsieur le secrétaire d'Etat, que toute cette région ne dispose que d'une voie d'accès, la route nationale n° 551, et que, depuis que cette artère a été — pour son malheur — nationalisée, elle est pratiquement abandonnée. La circulation y est de plus en plus dangereuse ; les tournants sont nombreux, qui pourraient facilement être rectifiés ; sa largeur, à certains endroits, n'atteint pas quatre mètres et en de nombreux points il est impossible à deux véhicules de se croiser ou de se doubler.

Votre administration a tellement mauvaise conscience, qu'elle n'a jamais osé placer à l'entrée de la route nationale n° 551 la mention « Route de Serre-Ponçon par La Motte-du-Caire », comme on le lui demande depuis longtemps. Si elle l'avait fait, elle perdrait toute son argumentation car elle ne pourrait plus invoquer la faible fréquentation de cette route, qui devrait être normalement appelée, pour le charme d'ailleurs des touristes, à doubler la route nationale n° 585, sur laquelle

la circulation est beaucoup plus intense l'été. Je fais d'ailleurs les plus expresses réserves sur les comptages qui vous ont été communiqués.

Les accidents sur cette route sont multiples. Récemment encore un camion chargé de fruits, ne pouvant croiser un véhicule, a dû dans un tournant se jeter dans un précipice. Bilan : un chauffeur infirme à cent pour cent, le véhicule hors d'usage et vingt-cinq tonnes de fruits perdus.

Les touristes internationaux, très nombreux, qui empruntent de plus en plus cette route, laquelle figure tout de même sur la carte des voies nationales, font le serment de ne pas récidiver et sont unanimes à considérer qu'elle ne fait pas honneur à la France.

Singulier paradoxe, la seule amélioration qui ait été apportée sur la route nationale n° 551 au cours des dernières années l'a été non point par l'Etat, qui en a la charge, mais par l'Electricité de France. Cette société, en effet, a édifié récemment l'importante usine électrique de Curbans, dans le cadre de l'aménagement de la moyenne Durance, qui a fait suite à la construction du magnifique barrage de Serre-Ponçon. Elle a dû emprunter les dix premiers kilomètres de la route nationale n° 551 au départ de Sisteron et, considérant l'acuité du danger pour la circulation de ses camions et la carence de l'Etat, elle a assuré elle-même le financement de certaines améliorations qui lui étaient indispensables.

Les Alpes, bas et hauts, ont regretté que l'E. D. F. ne soit pas dans l'obligation d'emprunter la route sur toute sa longueur, mais ils regrettent surtout que depuis des années les populations de ces régions de montagne attendent des crédits d'investissement, toujours promis mais jamais attribués.

M. le directeur des routes, avec qui j'ai entretenu une volumineuse mais vaine correspondance, a bien voulu, répondant par avance à ma question orale, m'indiquer récemment que le problème de la route nationale n° 551 procédait d'une erreur de classement et que c'était là une situation presque sans issue.

Je ne crois pas que ce soit une erreur de classement ; bien au contraire, je crois que ce classement était nécessaire. Mais si c'est une erreur, elle aurait été commise par l'Etat qui devrait aujourd'hui en supporter les conséquences, et il ne saurait être question d'envisager, comme vous l'avez laissé entendre, monsieur le secrétaire d'Etat, un transfert de charges au profit de l'Etat et au préjudice de la collectivité départementale.

J'ajouterai que pas plus qu'il n'y a de route nationale sans issue il n'y a de question sans issue. Il y a seulement de la bonne ou de la mauvaise volonté. C'est simplement un peu de bonne volonté que je viens vous demander.

Je voudrais, en terminant, vous indiquer, encore que cela ne concerne pas directement vos services, que mes compatriotes alpins comprennent mal que, alors que des centaines de millions vont être dépensés dans le sud du département des Basses-Alpes en vue de la construction d'inutiles routes militaires, de silos souterrains et de fosses de lancement de missiles, dont les seuls résultats seront de faire fuir les touristes, certaines routes nationales soient à ce point délaissées, au moment où un département cependant pauvre a fait de lourds sacrifices pour remettre en bon état de viabilité son réseau de routes départementales.

Il est paradoxal, monsieur le secrétaire d'Etat, de constater que les routes départementales qui débouchent sur la route nationale n° 551 sont en bien meilleur état que cette dernière. C'est la preuve que le département a fait son devoir et que l'Etat n'a pas fait le sien.

Je vous ai exposé de justes doléances et je suis sûr que vous les avez entendues.

Je voudrais du moins obtenir de vous l'assurance que, dans les programmes des années à venir, des crédits d'investissement seront enfin consacrés à cette route n° 551 dont vous avez bien voulu convenir qu'elle était jolie à défaut d'être bonne, qui représente une importance certaine, du point de vue tant touristique qu'économique, et qui ne mérite vraiment pas le sort qui lui est fait.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. J'ai écouté M. Massot avec attention. Qu'il me permette de lui faire observer qu'on a enregistré sur la R. N. 551, dont j'ai dit tout à l'heure qu'elle doublait pratiquement la R. N. 85, le passage de 234 véhicules par jour, contre 1945 sur l'autre.

M. Marcel Massot. Bien sûr, puisqu'on ne peut pas passer sur la première !

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Si nous suivions votre conseil et si nous placions une pancarte pour indiquer qu'il faut emprunter la mauvaise route, celle-ci serait plus chargée, c'est évident.

Ce qu'il faut surtout retenir, je crois, c'est que, même si tous les gouvernements sont solidaires à travers les siècles, la décision de 1931 a été ce qu'elle a été. Etait-elle bonne ? Ce n'est pas à moi d'en discuter aujourd'hui. Il est vraisemblable qu'à l'époque, les autorités départementales elles-mêmes ont souhaité ce classement qui n'était peut-être pas opportun. Elles en subissent les conséquences aujourd'hui puisque, vous le remarquez avec moi, certaines routes départementales sont en meilleur état que celle-là.

Je vous signale, monsieur Massot, qu'il est possible, sur le plan local, de régionaliser certains crédits. En accord avec votre préfet et votre conseil général, vous pouvez étudier la manière d'employer à cette fin une partie de ces crédits.

En tout cas, dans la mesure où l'on ne peut pas tout faire à la fois, l'essentiel actuellement est de maintenir dans le meilleur état possible la route nationale n° 85.

SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

M. le président. M. de Poulpique expose à M. le ministre de l'équipement les dangers de plus en plus grands que présente la circulation routière, et appelle son attention sur le nombre croissant d'accidents mortels résultant de l'insuffisance de certains réseaux routiers par rapport à l'intensité du trafic et à la vitesse de certains véhicules, vitesse disproportionnée par rapport à leur tenue de route ou aux capacités des conducteurs. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait nécessaire de prendre à bref délai certaines mesures afin de rendre la circulation plus facile et moins meurtrière.

M. de Poulpique ne pouvant assister à la présente séance a désigné M. Evrard pour le suppléer.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. Le problème des accidents de la route est un problème très angoissant qui préoccupe autant le Gouvernement que l'opinion publique. Nous sommes parfaitement conscients de sa gravité.

Pour la première fois depuis que nous établissons des statistiques, le taux des accidents de la circulation, c'est-à-dire le taux des tués par unité de parcours — 100 millions de véhicules au kilomètre — a augmenté. Il paraît devoir passer de 9 en 1964 à 9,17 en 1965. Ce chiffre est évidemment alarmant.

Les points d'attaque sont faciles à repérer. Nous avons examiné les statistiques et avons relevé des chiffres qui nous ont frappé, par exemple les suivants qui ne peuvent pas manquer d'intéresser l'Assemblée nationale :

Sur 12.000 tués, 20 p. 100 sont des conducteurs de cyclomoteurs.

Sur 75.000 accidents dans lesquels ces véhicules sont impliqués, on relève 38.000 fautes de conduite.

23 p. 100 des tués sont des piétons : 60 p. 100 de ceux-ci ont été tués en agglomération ; 25 p. 100 des blessés sont des enfants de cinq à quatorze ans.

Plus de 20 p. 100 des accidents concernant les voitures de tourisme sont dus au non-respect de la priorité.

Lorsque des conducteurs ayant leur permis depuis moins d'un an sont impliqués dans des accidents, ils sont fautifs dans 70 p. 100 des cas, alors que, par exemple, les conducteurs ayant leur permis depuis plus de six ans ne le sont que dans 30 p. 100 des cas.

21 p. 100 des conducteurs impliqués dans un accident de la circulation sont âgés de moins de 25 ans.

Huit jours par an — ce sont les jours de grande pointe — le nombre des accidents dépasse le double de la moyenne.

35 p. 100 des véhicules examinés dans les centres de sécurité méritent une révision.

Je livre ces chiffres à votre méditation. Quant à nous, nous avons d'ores et déjà tiré certaines conclusions. Il faut agir avec force sur les facteurs qui apparaissent comme les causes majeures d'accidents. Nous avons déjà entrepris, depuis plusieurs semaines, avec nos collègues intéressés, spécialement M. le ministre de l'intérieur, l'examen des mesures propres à agir sur ces divers facteurs, mesures que nous souhaitons faire adopter dans les plus brefs délais.

Elles seront essentiellement de caractère réglementaire, mais M. le ministre de l'équipement m'a chargé de vous dire qu'il n'oubliait pas cependant les améliorations qu'on peut et qu'on doit attendre des aménagements de l'infrastructure.

Il faut continuer sans relâche à construire des autoroutes, à élargir les chaussées, à améliorer la signalisation, à supprimer les points noirs et les obstacles, mais il est absolument indispensable de renverser la tendance actuelle à la progression des accidents; nous sommes convaincus qu'il est possible, par une action énergique, tenace et cohérente, de rendre la circulation plus facile et moins meurtrière.

Nous ne nous dissimulons pas l'étendue de cette tâche, ni l'impopularité de certaines mesures que nous serons amenés à prendre, ni l'effort patient et continu qu'il nous faudra fournir.

Je peux dire à M. de Poulpiquet qu'il a parfaitement vu les causes principales des accidents de la route: insuffisance du réseau routier, vitesse excessive eu égard à la tenue de route de certains véhicules ou à la capacité des conducteurs, imprudence, inconscience parfois. Je le remercie de m'avoir donné l'occasion de déclarer devant vous que nous sommes résolus à lutter avec tous les moyens dont nous disposons contre ce fléau de notre époque que constituent les accidents de la circulation.

Je le répète, une série de mesures sont en préparation qui nécessiteront l'accord de plusieurs ministères. Quelques-unes d'entre elles soulèveront probablement des critiques et il nous faudra sans doute accepter une certaine impopularité. Mais c'est à ce prix seulement que nous parviendrons à réduire le nombre des accidents.

M. le président. La parole est à M. Evrard, suppléant de M. de Poulpiquet.

M. Roger Evrard. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de la réponse que vous avez bien voulu faire à la question posée par mon ami M. de Poulpiquet, qui a dû retourner dans son département pour participer aux travaux de la commission départementale d'équipement du Finistère. En accord avec lui, je me permettrai de présenter les observations suivantes.

Je conçois qu'il ne soit pas possible de rattraper le retard accumulé depuis trente ans par le réseau routier français de grande circulation. Cependant, voici quelques suggestions concernant des mesures d'urgence qui permettraient, je le pense, de limiter le nombre des accidents; celui-ci atteint un niveau tel qu'il prend l'allure d'une catastrophe nationale en présence de laquelle il est nécessaire de réagir vigoureusement.

Il est établi d'abord qu'un grand nombre d'accidents ont leur origine soit dans la configuration des routes — sommets de dos d'âne, virages dangereux, chaussées glissantes en ces endroits, routes bordées de talus, même aux carrefours avec des routes secondaires — soit dans les excès de vitesse par rapport à la tenue de route des véhicules, soit dans la capacité des conducteurs, ou dans le freinage défectueux, en particulier pour les poids lourds. Il est établi également que nous avons un code de la route qui est dépassé. Il conviendrait de préciser comment le piéton doit circuler — à droite ou à gauche de la chaussée — de définir clairement les priorités à droite entre les routes à grande circulation quelles qu'elles soient et les routes secondaires; de veiller au respect des feux de circulation, non seulement par les automobilistes, mais aussi par les piétons.

Il semble qu'il soit possible de donner des instructions aux ponts et chaussées pour améliorer le réseau aux points indiqués de dédoublement des voies, notamment aux sommets de côtes, et pour relever les virages, ce qui s'avère indispensable et qui ne se fait malheureusement plus. Dans trop de réseaux routiers faits ou refaits, on connaît de nombreux virages où se produisent souvent des accidents en raison de la mauvaise pente de la chaussée.

Dans le même esprit, le service des mines ne devrait pas laisser mettre entre n'importe quelles mains des voitures pouvant atteindre des vitesses disproportionnées à leurs possibilités de tenue de route.

L'examen du permis de conduire devrait être modifié. Les exercices ou les questions auxquels sont soumis les candidats sont restés les mêmes qu'à l'époque des voitures à pétrole qui atteignaient quarante kilomètres à l'heure.

La plupart des conducteurs semblent ignorer la répercussion qu'a la vitesse de leur véhicule ou celle des autres dans telle ou telle circonstance.

En ce qui concerne plus particulièrement la circulation dans l'Ouest, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets de vous signaler que le réseau du Finistère, département qui compte 750.000 habitants, a 858 kilomètres de routes nationales. Les virages s'y succèdent; la largeur des voies ne dépasse pas cinq ou six mètres sur la plupart des pareours; les dépassements sont pratiquement impossibles. Cinq kilomètres seulement sur

858 sont aménagés en zones de dépassement à double voie. Aux heures de pointe, on circule en convois et tout dépassement est dangereux.

Le réseau est insuffisant. Les crédits mis à la disposition des services des ponts et chaussées le sont également. Un réseau routier convenable s'impose dans le Nord et le Sud de la Bretagne, avec points de jonction à Brest.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets en terminant de vous suggérer diverses solutions en ce qui concerne la Bretagne et plus particulièrement le département du Finistère:

Elargissement à quatre voies des routes nationales n° 12 et 170;

Aménagement des onze carrefours dits « carrefours de la mort »;

Ecrêtement des dos d'ânes et reprofilage des virages sans visibilité, avec arasement des talus, ce qui ne devrait pas coûter tellement cher;

Construction accélérée des déviations de Quimper — dont on entend parler depuis bien avant la guerre — de Rosporden et de Quimperlé sur la route nationale n° 165, de Landivisiau—Landerneau—Guipavas sur la route nationale n° 12, de Châteaulin—Pont-de-Buis—Lesneven sur la route nationale n° 170, de Carhaix et Châteauneuf-du-Faou sur la route nationale n° 187, de Lannemeur sur la route nationale n° 786;

Aménagement d'accotements sur l'ensemble du réseau pour que les automobilistes puissent s'arrêter sans danger pour les autres, comme cela existe en Hollande et Belgique;

Suppression de certains passages à niveau difficiles;

Mise en chantier d'autoroutes, car il semble bien que la Bretagne soit un peu délaissée, nous avons pu le constater récemment encore lors de la parution du programme d'autoroutes. Nous souhaitons des autoroutes reliant Quimper à Brest, à Nantes, à Rennes et, pourquoi pas, Quimper à Rennes, à Paris et à Strasbourg?

Le Finistère ne peut plus vivre isolé du reste de la France et coupé du reste de l'Europe. Il est urgent de lui donner un réseau de communications capable d'assurer une circulation rapide et sans danger.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie par avance de la réponse que vous voudrez bien nous donner.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports.

M. le secrétaire d'Etat aux transports. J'ai noté soigneusement toutes les suggestions présentées par M. Evrard et nous essayerons d'en tenir compte, dans toute la mesure du possible, car il va de soi qu'elles entraînent d'importantes dépenses.

Je peux au moins apporter à M. Evrard un élément d'information susceptible de le rassurer. Plusieurs déviations ont été retenues par le V° Plan: celles de Quimper, Landivisiau, Landerneau, Châteauneuf-du-Faou, qui coûteront évidemment fort cher.

Pour le surplus, je le répète, nous tiendrons le plus grand compte des suggestions présentées par M. Evrard.

— 2 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Capitant un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi portant amnistie d'infractions contre la sûreté de l'Etat ou commises en relation avec les événements d'Algérie. (n° 1744.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 1773 et distribué.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 19 avril, à seize heures, première séance publique:

Discussion et vote sur la motion de censure déposée par MM. Chandernagor, Montalat, Escande, Max Lejeune, Darchicourt, Ayme, Boulet, Gaudin, Delmas, Georges Germain, Couzinet,

Boisson, Cornette, Marceau Laurent, Forest, Magne, Raoul Bayou, Fil, Delorme, Loustau, Pierre Monnerville, Longequeue, Heder, Deschizeaux, Henri Duffaut, Emmanuel Very, Guy Mollet, Notebart, Raust, Dejean, Defferre, Cassagne, Boutard, Dardé, Gilbert Faure, Gernez, Robert Lacoste, Lucien Milhau, Jules Moch, Philibert, Billères, Mitterrand, Desouches, Fouet, Antonin Ver, Duraffour, Zuccarelli, Massot, Daviaud (application de l'article 49, alinéa 2 de la Constitution).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion et vote sur la motion de censure.

La séance est levée.

(La séance est levée à quinze heures cinquante-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Erratum

au compte rendu intégral de la 2^e séance du 13 avril 1966.

Page 643, 2^e colonne, 5^e alinéa :

Au lieu de : « La proposition de loi organique sera imprimée sous le n° 1748... »,

Lire : « La proposition de loi organique sera imprimée sous le n° 1749... ».

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée par M. le président pour le mercredi 20 avril 1966, à 19 heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

18986. — 15 avril 1966. — Mme Vaillant-Couturier expose à M. le ministre des affaires sociales que le deuxième colloque organisé par le comité national de l'hospitalisation publique a lancé un nouveau cri d'alarme sur la situation dramatique de l'hospitalisation publique. Le comité national a dressé un cahier des charges contenant des propositions correspondant aux besoins impératifs dont la satisfaction est réclamée de toute urgence par l'état sanitaire du pays. Elle lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour en finir avec une situation qui met la santé de la population en péril.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

18976. — 15 avril 1966. — M. Catalfaud demande à M. le ministre de l'équipement de lui indiquer : 1° à quel stade se trouve le projet de l'ouvrage fixe devant relier la Grande-Bretagne à la France ; 2° à quelle date éventuelle approximative doivent débiter les travaux ; 3° quel est l'aménagement du réseau routier prévu pour écouler la circulation à la sortie de l'ouvrage.

18985. — 15 avril 1966. — Mme Thome-Patenôtre demande à M. le ministre des armées comment il concilie la décision qu'il vient de prendre de refuser, pour la première fois depuis vingt ans, la cour d'honneur des Invalides au comité du Kelly Memorial, avec les déclarations répétées de M. le ministre des affaires étrangères selon lesquelles la politique française n'avait en aucun cas pour objectif de désobliger « nos amis et alliés américains ».

18987. — 15 avril 1966. — Mme Prin expose à M. le Premier ministre que le précédent Gouvernement avait pris et renouvelé l'engagement de supprimer les zones de salaires avant la fin de la législature, mais les zones existantes ont été seulement regroupées en trois catégories. Les travailleurs de province sont excédés d'être pénalisés sur leurs salaires et traitements et sur les allocations familiales, alors que le coût de la vie est sensiblement le même dans tout le pays. Elle lui demande si le Gouvernement qu'il dirige comme le précédent entend tenir les promesses faites et supprimer les abattements de zone.

QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

18964. — 15 avril 1966. — M. Morlevat expose à M. le ministre de l'équipement que son attention a été attirée par un groupe d'expropriés sur la mise en application d'une nouvelle procédure d'expropriation consécutive à une réforme annoncée par M. le secrétaire d'Etat au logement. Il lui demande si notamment l'article 21 de l'ordonnance du 23 octobre 1958 est susceptible d'être remis en cause pour le calcul de l'indemnisation proposée aux expropriés.

18965. — 15 avril 1966. — M. Morlevat demande à M. le secrétaire d'Etat au budget s'il n'envisage pas : 1° un nouvel examen de son projet visant, en opposition d'ailleurs avec la loi d'orientation agricole, à autoriser la construction d'une usine d'acool de synthèse de un million d'hectolitres et plus ; 2° l'inscription à l'ordre du jour de l'actuelle session parlementaire de la proposition de loi n° 1233 instituant une régie commerciale et autonome de l'alcool.

18966. — 15 avril 1966. — M. Nègre demande à M. le ministre de l'agriculture s'il est exact qu'un projet de décret est en préparation, modifiant le cahier des charges des pêcheries professionnelles en autorisant notamment l'immersion, de jour et de nuit, de filets fixes. Il attire son attention sur le fait qu'une telle décision anéantirait les efforts de réempoissonnement poursuivis avec succès pour le Bassin de l'Allier et de la Loire ; qu'elle permettrait toutes les formes de braconnage ; qu'elle contrarierait sérieusement, dans le cadre de la politique d'organisation des loisirs, la pêche à la ligne, car seule une minorité fortunée pourrait se rendre en Scandinavie, en Irlande ou ailleurs, pour s'adonner à ce sport et en même temps y dépenser des devises.

18967. — 15 avril 1966. — M. Fil expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'un certain nombre d'employés auxiliaires en service souvent depuis plusieurs années viennent d'être licenciés du Crédit national, sous préavis de trois mois. Les conditions d'emploi de ces personnels ne prévoyaient le licenciement que dans deux cas : réduction d'effectif ou suppression d'emploi. Or le Crédit national, dont le volume des opérations s'est considérablement développé, procéderait actuellement au recrutement d'un nouveau personnel. De plus l'inspection du travail a donné un avis défavorable à cette mesure touchant les travailleuses qui ont souvent des charges familiales ou qui ayant atteint un certain âge pourront difficilement être reclassées. En conséquence il lui demande : 1° quelles sont les raisons de ce licenciement collectif ; 2° s'il n'est pas possible de réserver les emplois nouveaux en priorité aux employés licenciés ; 3° quelles mesures il compte prendre pour faciliter le reclassement des intéressées, si ces emplois nouveaux ne peuvent leur être réservés.

18968. — 15 avril 1966. — **M. Bernasconi** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur la fréquence et la gravité des accidents provoqués par le manque brusque de visibilité, résultant, pour les conducteurs d'automobiles, de la projection de boues et de gravillons produites par les véhicules des autres usagers. En particulier, les projections de gravillons entraînent fréquemment le bris du pare-brise et un tel incident dont un nombre considérable de conducteurs est victime chaque année, particulièrement au début de la période des vacances (celle-ci coïncidant avec celle de la réfection des revêtements de nombreuses chaussées) est souvent cause d'accidents graves, le conducteur se trouvant brusquement privé de visibilité. Dans plusieurs Etats européens la fixation de pare-boue aux roues arrières des véhicules est obligatoire ou eoutumière. Un tel dispositif paraissant efficace et de nature à éviter une grande partie des accidents du genre, il lui demande si, en raison de la modicité de la dépense qui en résulterait pour les automobilistes, il ne peut envisager de le rendre obligatoire.

18969. — 15 avril 1966. — **M. Bernasconi** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur l'intérêt qu'il y aurait à maintenir en parfait état les lignes jaunes continues et discontinues prévues par le code de la route et utilisées pour matérialiser les voies de circulation sur les routes à grand trafic. Sur les parcoures soumis à une circulation intense ces lignes se trouvent fréquemment effacées en partie ce qui conduit à des infractions commises par des automobilistes de bonne foi et provoque nombre d'accidents graves. Il conviendrait donc que les lignes fussent fréquemment repeintes de façon à en assurer leur visibilité parfaite de nuit et de jour. Il lui demande: 1° quelles mesures il compte prendre afin d'assurer de façon permanente le parfait état de la matérialisation des voies de circulation; 2° s'il ne lui semble pas possible de prescrire pour cette matérialisation l'emploi d'une peinture fluorescente de façon à assurer la nuit comme le jour une visibilité parfaite de la matérialisation.

18970. — 15 avril 1966. — **M. Chazalon** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que d'après les indications qui lui avaient été données il y a quelques mois, concernant la publication des décrets d'application de la loi n° 64-696 du 10 juillet 1964, sur les chasses communales, ces textes étaient, à l'époque, en cours de préparation. Cependant, à ce jour, aucun d'entre eux n'a été publié. Il souligne l'intérêt que présente la publication rapide de ces décrets, et lui demande s'il peut donner l'assurance que cette publication interviendra à bref délai.

18971. — 15 avril 1966. — **M. Brugerolle** expose à **M. le ministre des affaires sociales** le cas d'une institutrice rapatriée de Tunisie qui était affiliée au régime de retraite complémentaire de la caisse interprofessionnelle des salariés, 7, rue de Mornay, Paris (4^e). Depuis son rapatriement en France, l'intéressée a été autorisée à effectuer le rachat des cotisations d'assurance vieillesse du régime général de la sécurité sociale, au titre des années pendant lesquelles elle a exercé son activité en Tunisie. Par contre, elle n'a pu obtenir de la caisse interprofessionnelle des salariés la possibilité d'effectuer le rachat des cotisations dues au régime de retraite complémentaire pour les années de services en Tunisie. Or, le même organisme accorde aux rapatriés d'Algérie la possibilité d'effectuer ce rachat de cotisations. Il semble que l'on se trouve en la matière devant une certaine injustice étant donné que tous les rapatriés d'Afrique du Nord, qu'ils aient exercé en Algérie ou en Tunisie, devraient être traités de la même manière, ayant les uns et les autres perdu tout ce qu'ils possédaient dans ces pays. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin que les personnes rapatriées de Tunisie jouissent des mêmes possibilités de rachat des cotisations du régime de retraite complémentaire que celles accordées aux rapatriés d'Algérie.

18972. — 15 avril 1966. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que les médecins des hôpitaux psychiatriques, dont les tâches sont particulièrement complexes et délicates, se trouvent dans une situation nettement défavorisée par rapport aux médecins des hôpitaux généraux et sont dans l'impossibilité, par suite de l'insuffisance des moyens mis à leur disposition, de mettre en œuvre toutes les ressources de la thérapeutique actuelle à l'égard des malades mentaux. Les prix de journée dans ces hôpitaux ne représentent souvent que la moitié de ceux en vigueur dans les hôpitaux généraux. On constate, d'autre part, un nombre beaucoup trop restreint d'hôpitaux psychiatriques et il en résulte un encombrement regrettable de leurs services (l'hôpital psychiatrique Saint-Georges

à Bour compte depuis de nombreuses années plus de 900 malades pour une capacité d'accueil de 600 lits). Enfin, les médecins des hôpitaux psychiatriques qui, depuis la création de leur cadre en 1838, ont toujours rempli leurs fonctions à temps complet, réclament à juste titre d'être considérés comme des médecins hospitaliers à part entière et de bénéficier du nouveau statut octroyé à leurs collègues des hôpitaux généraux (seconde catégorie, premier groupe), ainsi que la promesse leur en a été faite il y a trois ans. Il lui demande de bien vouloir préciser ses intentions à l'égard de cette catégorie de médecins et d'indiquer s'il peut donner l'assurance que, dans un avenir prochain, ces divers problèmes recevront une solution favorable.

18973. — 15 avril 1966. — **M. Barberot** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation pénible dans laquelle se trouvent les professeurs techniques adjoints des lycées techniques qui, ayant été admis au concours de mai 1965, sont actuellement en stage, depuis le 1^{er} octobre 1965, à l'école normale supérieure de l'enseignement technique à Cachan. Les intéressés ont dû, pour être admis à ce concours, justifier de cinq années au moins de pratique professionnelle dans l'industrie ou le commerce. En vertu des décrets n° 51-1423 du 5 décembre 1951 et n° 58-295 du 20 mars 1958, les professeurs ayant été admis à ce concours de recrutement ont toujours bénéficié d'un reclassement dès la première année de leur stage. Or, par suite d'une nouvelle interprétation des textes, les candidats admis au concours de mai 1965, et actuellement stagiaires à Cachan, se voient refuser la prise en considération de leurs services antérieurs aussi longtemps qu'ils ne seront pas titularisés, c'est-à-dire jusqu'à la fin de l'année scolaire 1966-1967. Cette décision, dont les intéressés n'avaient pas été informés, a pour effet de leur faire subir une diminution de traitement pouvant atteindre jusqu'à 400 francs par mois, soit 40 p. 100 de leur salaire actuel. Or, il s'agit généralement de personnes ayant des charges familiales qui, par suite de leur stage à Cachan, se trouvent éloignées de leur foyer et ont, de ce fait, à subir des frais d'internat et de déplacement relativement élevés. Leur affectation éventuelle loin de leur famille, lors de la prochaine rentrée scolaire, aggraverait encore leurs difficultés matérielles. Il lui demande si, dans ces conditions, il n'estime pas conforme à la plus stricte équité de revenir sur la nouvelle interprétation des textes à laquelle est due cette situation et d'accorder à ces professeurs un reclassement dans des conditions identiques à celles dont ont bénéficié leurs prédécesseurs.

18974. — 15 avril 1966. — **M. Barniaudy** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** s'il ne serait pas possible d'accorder aux personnes qui n'ont pas présenté dans les délais réglementaires (c'est-à-dire avant le 3 mars 1962) une demande en vue de bénéficier de l'indemnisation, prévue par l'accord franco-allemand du 15 juillet 1960, en faveur des ressortissants français victimes de mesures de persécutions national-socialistes, la faculté de présenter leur demande jusqu'au 1^{er} janvier 1967, de manière analogue à ce qui a été prévu par le décret n° 65-1055 du 3 décembre 1965 en faveur des personnes qui n'ont pas présenté, avant le 10 mars 1962, une demande tendant à la reconnaissance, au titre de la guerre 1939-1945, de l'une des qualités d'interné politique, interné résistant, déporté politique ou déporté résistant.

18975. — 15 avril 1966. — **M. Ansquer** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** comment doit être interprétée, pour l'application de l'article 3 de la loi du 19 décembre 1963, la déclaration suivante, prononcée à l'Assemblée nationale lors des débats parlementaires (J. O., débats A. N. du 7 décembre 1963, p. 7718): « par contre, si dans ce délai de trois ans, l'auteur de la donation décède et si on est ramené à la situation normale de succession, ce délai ne joue pas, c'est-à-dire que, dès lors que la succession a eu lieu, même à l'intérieur du délai de trois ans de la donation-partage, la vente devient possible ».

18977. — 15 avril 1966. — **M. Hébert** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, malgré les dispositions prévues à l'article 2 du décret n° 66-108 du 23 février 1966, les taux d'abattement applicables au salaire minimum national interprofessionnel garanti restent trop élevés et que la réduction du nombre des zones demeure très limitée. Les abattements pratiqués dans certains centres peu industrialisés ont été souvent présentés comme un élément favorable susceptible d'inciter la décentralisation d'entreprises établies dans la région parisienne où la charge des salaires est plus élevée. En réalité les constatations faites à cet égard ont permis de s'apercevoir que cet effet ne compensait pas les incidences regrettables de ces abattements de zones, lesquels provoquent un exode suscité par l'attrait des plus hauts salaires distribués en

d'autres régions. Cet exode entraîne, d'ailleurs, une absence de main-d'œuvre qualifiée sans laquelle aucun mouvement d'industrialisation n'a de chance de se réaliser pratiquement. Pour ces différentes raisons, il lui demande s'il compte établir un plan de suppression progressive des abattements de zone aussi bien dans le domaine des salaires que dans celui des prestations familiales. Il souhaiterait que ce plan soit étalé de telle sorte qu'une suppression complète des zones d'abattement intervienne au plus tard le 1^{er} janvier 1968.

18978. — 15 avril 1966. — M. Peyret expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'un notaire a présenté dernièrement à l'enregistrement un acte contenant donation entre vifs au profit d'une petite-fille, seule enfant de l'un des fils de la donatrice, décédée « mort pour la France » en 1940. L'administration se fondant sur la réponse faite à la question écrite n° 15327 (*Journal officiel*, débats A. N. du 18 septembre 1965, page 3223) indique à ce notaire que la donatrice venant, à son avis, de son chef et non par représentation, il s'ensuit que l'abattement prévu par l'article 774-I du code général des impôts ne peut s'effectuer. Or, l'acte précisait que la donatrice était la seule enfant de l'un des fils de la donatrice, décédée et, qu'en outre, celle-ci avait trois autres enfants vivants. L'interprétation faite par l'enregistrement de l'article 774-I du code général des impôts apparaît étonnante, puisque celui-ci, en effet, précise que : « pour la perception des droits de mutation à titre gratuit, il est effectué un abattement de 100.000 F sur la part du conjoint survivant, sur la part de chacun des ascendants et sur la part de chacun des enfants vivants ou représentés ». Le cas envisagé par la réponse ministérielle précitée n'étant pas le même que celui qui vient d'être exposé, puisque la donatrice vient par représentation de son père, il lui demande si, comme il le pense, dans ce cas particulier, l'abattement prévu par l'article 774-I du C. G. I. peut s'effectuer contrairement à la position prise par l'administration.

18979. — 15 avril 1966. — M. Peyret appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement sur les réductions de tarifs consenties par la S. N. C. F. aux invalides de guerre titulaires d'une pension d'au moins 25 p. 100. Il lui expose à cet égard que certaines localités rurales ne sont pas desservies par la S. N. C. F. et que les services de transports routiers de voyageurs — qui assurent la desserte de ces localités — ne peuvent accorder ces mêmes réductions de tarifs aux invalides de guerre. En effet, si les réductions de tarifs accordées par la S. N. C. F. sont compensées par les pouvoirs publics, aucune mesure analogue n'est prévue pour les transports routiers de voyageurs appelés à assurer le remplacement de la S. N. C. F. Ces derniers ne pourraient donc consentir ces mêmes réductions de tarifs aux invalides de guerre qu'en provoquant une hausse générale du tarif normal destinée à la compensation des réductions accordées. Il lui demande, en conséquence, s'il ne lui paraîtrait pas conforme à la plus stricte équité de prévoir en faveur des transporteurs routiers de voyageurs assurant le service des localités non desservies par la S. N. C. F. l'attribution, dans les mêmes conditions que pour la S. N. C. F., de crédits destinés à compenser les réductions de tarifs accordées aux invalides de guerre.

18980. — 15 avril 1966. — M. Peyret appelle l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur les conditions d'attribution de pécule prévu par la loi de finances pour 1963 en faveur des anciens prisonniers de la guerre 1914-1918. Il lui expose, en effet, que certains intéressés n'ont pu percevoir le pécule auquel ils sont en droit de prétendre, motif pris du fait qu'ils se trouvent dans l'impossibilité d'établir la matérialité de leur captivité, cette impossibilité résultant par exemple de la destruction d'archives militaires. Il lui cite, à cet égard, le cas d'un ancien prisonnier de la guerre 1914-1918, âgé actuellement de quatre-vingts ans, qui se trouve victime de cette situation. Fait prisonnier en novembre 1914, l'intéressé a été rapatrié en décembre 1915 après un an de détention à Cologne. Or, il ne dispose pour prouver ladite détention que des lettres écrites à sa famille à l'époque considérée, et ses démarches en vue de l'obtention du pécule sont jusqu'ici demeurées sans résultat. Compte tenu des termes de la réponse que son prédécesseur a bien voulu apporter à une question écrite déposée sur ce même sujet par M. Poncelet (question écrite n° 11318, réponse J. O. Débats A. N. du 23 janvier 1965, p. 110) et suivant lesquels « des pourparlers ont été engagés à ce sujet avec M. le ministre des finances... », il lui demande : 1° si les pourparlers engagés il y a maintenant plus d'un an ont abouti à une solution concrète ; 2° si les intéressés, en général très âgés, sont en droit d'espérer enfin le paiement du pécule qui leur est dû.

18981. — 15 avril 1966. — M. Ruais rappelle à M. le ministre de l'équipement que, jusqu'au 31 décembre 1964, date d'expiration de la validité du texte ci-après, l'article 5 du décret n° 55-1516 du 24 novembre 1955 réservait à la disposition de l'administration préfectorale un certain pourcentage des logements H. L. M. construits pour reloger les locataires d'immeubles en état de péril. La validité de ce texte n'ayant pas été prorogée, le préfet de la Seine ne dispose à l'heure actuelle d'aucun moyen pour reloger les sinistrés alors que s'accroît continuellement le nombre de familles qui ont été évacuées pour raisons de sécurité dans les immeubles vétustes des plus vieux quartiers de Paris. Il existe actuellement à Paris et dans la Seine 156 immeubles en état de péril immédiat correspondant à 1.470 familles dont le relogement s'impose d'urgence : cette situation ne pourra aller qu'en s'aggravant et elle correspond uniquement aux immeubles gérés par le service des domaines de la préfecture de la Seine. A ces chiffres, il faut ajouter ceux correspondant aux états de périls signalés par la préfecture de police et que cette dernière estime correspondre à 300 foyers en moyenne à reloger chaque année. Pour faire face à une telle situation, il est donc urgent de dégager une solution concrète. Cette solution concrète ne peut se trouver que dans la mise sur pied d'un programme spécial de logements pour périls graves. Mais, en attendant, les situations auxquelles il convient d'apporter une solution immédiate exigent que soit remis en vigueur un certain pourcentage de réserves sur les immeubles construits dans la région parisienne. Il lui demande donc si, à titre temporaire et jusqu'à la sortie des premiers immeubles d'un tel programme, un certain pourcentage des logements H. L. M. construits pourrait être mis à la disposition du préfet de la Seine pour faire face aux cas de péril, dût le pourcentage être sensiblement inférieur à celui qui était en vigueur auparavant.

18982. — 15 avril 1966. — M. Vanier rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances la question écrite n° 14633 relative aux mesures qu'il entendait prendre en faveur des fonctionnaires qui ont dû être rapatriés pour des raisons de sécurité avant le 19 mars 1962, afin qu'ils puissent bénéficier de la prime de réinstallation instituée par le décret n° 62-799 du 16 juillet 1962. La réponse faite à cette question (J. O., Débats A. N. du 21 août 1965, p. 3109) faisait état de la mise en place d'une commission interministérielle qui serait chargée, à l'initiative du ministre gestionnaire, d'examiner le cas des agents intéressés. Il lui demande si cette commission interministérielle a été créée, et, dans la négative, la date à laquelle il envisage sa mise en place, de façon à régler la situation des fonctionnaires rapatriés pour raisons de sécurité avant le 19 mars 1962.

18983. — 15 avril 1966. — M. Palmero attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales sur la situation des maîtres de ballets, danseurs et danseuses, assujettis à la sécurité sociale mais privés de retraite des cadres et lui demande ce qu'il peut envisager en leur faveur.

18984. — 15 avril 1966. — M. Van Haecke expose à M. le ministre de l'équipement que l'arrêté du 14 août 1962 relatif à l'exploitation d'établissements d'enseignement de conduite des véhicules à moteur et la circulaire d'application de la même date, subordonnent l'exploitation d'un établissement d'enseignement de conduite à un agrément de l'autorité préfectorale. Ces mêmes textes précisent d'ailleurs qu'au cas où l'exploitant recrute les élèves dans d'autres localités que celle où est située son exploitation, il était dispensé de locaux remplissant les conditions réglementaires dans les localités intéressées et en faire la déclaration au préfet. Mais ils ne fixent, bien entendu, aucune limite quant au territoire à l'intérieur duquel un exploitant serait obligé de donner les leçons de conduite pratique puisque l'établissement d'une telle règle serait manifestement en contradiction avec les principes fondamentaux de la liberté de l'exercice de l'activité professionnelle et au surplus inapplicable dans la pratique en raison de l'absence fréquente sur les voies secondaires de panneaux indiquant les limites territoriales, communales, voire départementales. Or, il a été porté à sa connaissance qu'à diverses reprises des exploitants d'établissements d'enseignement dont l'exploitation régulièrement agréée se trouve dans une localité située à la limite d'un département, ont fait l'objet de procès-verbaux dressés par les services de la gendarmerie, alors qu'ils donnaient des cours pratiques de conduite sur le territoire du département voisin. Il lui demande en conséquence s'il ne serait pas possible, compte tenu des inconvénients des errements existants actuellement dans l'application de ces textes, d'en donner par circulaire une interprétation exacte, et qui soit en harmonie avec les conditions pratiques de l'exercice de la profession envisagée.

18988. — 15 avril 1966. — **M. R. Ballanger** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que les agents des P. T. T. qui sont conduits à effectuer des mouvements de grève pour l'appui de leurs légitimes revendications se voient retenir, lorsqu'ils sont en mission et que la grève a lieu sur place, non seulement leur traitement mais également l'indemnité de frais de mission. Une telle pratique est contraire à la réglementation relative au remboursement des frais engagés par les personnels de l'Etat à l'occasion de leurs déplacements qui prévoit que la mission commence à l'heure de départ de la résidence et finit à l'heure d'arrivée à la résidence. Or il est évident que la cessation du travail ne s'accompagne pas pour autant d'un retour à la résidence et que les frais exposés demeurent identiques. Il semble donc qu'il s'agit là d'une sanction déguisée et d'une atteinte au droit de grève. Il lui demande s'il entend donner des instructions pour que ces retenues illégales ne soient plus opérées.

18989. — 15 avril 1966. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la sécurité sociale participe aux frais de rééducation en psychomotricité dans les instituts médico-pédagogiques agréés par elles, alors que ces mêmes frais de rééducation psychomotrice ne sont pas remboursés en clientèle parce qu'ils ne figurent pas dans la nomenclature. Or, la rééducation en psychomotricité est de la plus grande utilité pour la rééducation des enfants débiles mentaux. Il lui rappelle l'impossibilité qu'il y a parfois, faute de place, pour un enfant débile mental d'entrer dans un institut médico-pédagogique, ce qui oblige les parents à faire donner des leçons à domicile par un rééducateur en psychomotricité. Un groupe de travail, depuis longtemps, s'est penché sur ce problème; il devait soumettre ses conclusions à l'appréciation de la commission permanente de la nomenclature au cours d'une prochaine réunion plénière. Il lui demande: 1° si la profession de rééducateur en psychomotricité est réglementée et son exercice subordonné à l'obtention d'un diplôme; 2° si ce personnel spécialisé est considéré comme auxiliaire médical; 3° quand les parents des enfants visés ci-dessus peuvent compter obtenir satisfaction.

18990. — 15 avril 1966. — **M. Fajon** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** que l'école nationale de radiotechnique et d'électricité appliquée (E. N. R. E. A.) a été transférée en 1959 à Clichy (92) 107, boulevard du Maréchal-Leclerc et que ce transfert ne comprenait pas le « bloc technique » resté en fonction dans les anciens bâtiments de la rue Klock. A l'époque, le ministère de l'éducation nationale ayant acquis un terrain contigu aux nouveaux locaux, il avait été prévu que dès libération de celui-ci par l'entreprise Kléber-Colombes qui l'occupait, les travaux seraient engagés pour la construction du bloc technique. Bien que l'entreprise précitée ait libéré les lieux le 31 décembre 1961, le bloc technique n'a pas été mis en construction à ce jour, et les élèves sont toujours obligés, pour suivre les cours techniques, de se rendre dans les locaux éloignés et vétustes de la rue Klock. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soient mis en route sans plus tarder les travaux de construction du bloc technique de l'E. N. R. E. A.

18991. — 15 avril 1966. — **M. Dupont** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'à Nancy toutes les classes inférieures à trente-cinq élèves doivent être supprimées, bien que la commission Laurent ait préconisé vingt-cinq élèves par classe. Cette décision aurait de graves conséquences pour les enfants et pour les maîtres. Il lui demande en conséquence quelles dispositions il compte prendre pour empêcher cette suppression des classes inférieures à trente-cinq élèves.

18992. — 15 avril 1966. — **M. Tourné** demande à **M. le ministre de l'intérieur** combien il y a eu d'expulsions de locataires opérées avec le concours de la force publique au cours de l'année 1965, pour toute la France et pour chacun des départements français.

18993. — 15 avril 1966. — **M. Jacquet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les tableaux joints à la circulaire n° 66-38 du 28 janvier 1966 (B. O. n° 6 du 10 février 1966) indiquant les épreuves que doivent subir, à la session de 1966, les candidats bacheliers inscrits à une autre série, introduisent des dispositions nouvelles dans la nature des disciplines imposées à ces candidats. C'est ainsi qu'un candidat titulaire du baccalauréat séries « sciences expérimentales » devra subir une épreuve de langue vivante à l'écrit et à l'oral, alors que d'après la réglementation antérieure, il n'aurait dû présenter que les épreuves de mathématiques et de

sciences physiques. Cette décision intervenant en cours d'année scolaire, au milieu du deuxième trimestre, ne peut que causer un grave préjudice aux candidats qui seront dans l'impossibilité de se préparer convenablement à subir ces nouvelles épreuves. Il lui demande si, dans ces conditions, il n'envisage pas de revenir sur la décision en cause et de n'apporter pour 1966 aucune modification dans la nature des épreuves que devront subir les candidats bacheliers inscrits à une autre série.

18994. — 15 avril 1966. — **M. Davoust** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** les faits suivants: la vente d'un fonds de commerce effectuée en 1960 en Algérie, par acte notarié, a donné lieu à une dissimulation en ce qui concerne le prix. Cette dissimulation ayant été découverte à l'occasion d'une instance judiciaire se déroulant en France en 1966, il lui demande d'indiquer: 1° si l'Etat français peut prétendre percevoir les amendes et pénalités prévues par le code général des impôts à raison de cette dissimulation; 2° si l'Etat algérien peut prétendre percevoir des amendes et pénalités pour la même dissimulation.

18995. — 15 avril 1966. — **M. Fourmond** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** d'indiquer: 1° quels motifs ont incité le Gouvernement français à envisager, pour 1966, l'importation en France de 10.000 taurillons d'un poids moyen de 450 kilogrammes « classement A », en provenance de la République démocratique allemande, ces taurillons devant être payés aux producteurs au prix de 5,30 marks (prix supérieur) soit 6,254 F pour 75 p. 100 et 2,50 marks (prix inférieur) soit 2,95 F pour 25 p. 100; 2° quel sera le montant de la subvention dont le versement devra être effectué par le Gouvernement français pour maintenir les prix de la consommation, tels qu'ils sont mis en application dans les lieux de vente aux consommateurs; 3° s'il ne craint pas qu'en raison de la quantité actuelle des stocks de viande et de l'effectif des animaux vivants dont les viandes pourront être mises sur le marché, dès la fin du mois d'avril et au début du mois de mai, par suite de leur mise à l'herbage précoce, cette importation de taurillons n'entraîne une diminution du prix payé aux producteurs français pour la même catégorie de produits.

18996. — 15 avril 1966. — **M. Davoust** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative** qu'en vertu de l'article 12 du décret du 27 novembre 1952, tous les salariés des entreprises industrielles et commerciales des offices publics et ministériels, des établissements relevant des professions libérales, des sociétés civiles, des syndicats professionnels et des associations de quelque nature que ce soit, sont obligatoirement tenus à un examen médical, au moins une fois par an. Il lui demande si des dispositions analogues sont prévues en ce qui concerne les personnels des administrations de l'Etat et des collectivités locales et si ces administrations s'acquittent intégralement de leurs obligations relatives à l'organisation d'un examen médical annuel.

18997. — 15 avril 1966. — **M. Moynet** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il est fréquemment prescrit, dans les communes, des enquêtes de *commodo et incommodo*. Ces enquêtes sont effectuées par des commissaires enquêteurs désignés par l'autorité de tutelle. Le rapport d'enquête doit impérativement être rédigé, à peine de nullité, par le commissaire enquêteur. Il lui demande si, lorsque des observations ont été formulées, un rapport rédigé de la main du maire de la commune intéressée, en dehors de la présence du commissaire enquêteur mais signé ultérieurement par ce dernier, peut être pris en considération.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Tourisme.

17981. — **M. Trémollières** attire l'attention de **M. le Premier ministre (tourisme)** sur le problème du nécessaire accroissement du nombre de locations en meublé pour permettre l'étalement des vacances des citadins. Bien que reconnaissant les efforts déjà fournis dans ce sens, tels qu'ils sont décrits dans la conférence de presse du 4 janvier 1966 de **M. le secrétaire d'Etat chargé du tourisme** en vue de développer les locations de meublés à l'unité semaine, il lui suggère de proposer que l'exonération prévue à la

loi de finances du 29 novembre 1965 en faveur des meublés loués à la semaine soit étendue également à ceux qui ne dépendent pas de l'habitation principale en contrepartie d'un engagement de respecter certains prix plafonds. (Question du 26 février 1966.)

Réponse. — L'article 58 de la loi de finances pour l'exercice 1966 a prévu que les conseils municipaux sont habilités à exonérer de la patente les loueurs de meublés saisonniers classés, sous la réserve qu'il s'agisse de locaux compris dans l'habitation personnelle du loueur. Par habitation personnelle il faut entendre non seulement la résidence habituelle mais aussi, le cas échéant, une résidence secondaire, où séjourne occasionnellement le loueur. Seuls sont exclus du champ d'application du texte précité les locaux acquis dans le but d'être mis en location sans intention d'y résider personnellement de façon durable. L'exonération de patente est décidée par le conseil municipal, seul juge des intérêts de la commune. L'extension de cette mesure à des loueurs professionnels ne paraît pas, dans les circonstances actuelles, souhaitable. Elle rencontrerait l'hostilité de la plupart des maires, soucieux de l'équilibre du budget communal ainsi que de l'égalité de leurs administrés devant l'impôt.

AFFAIRES SOCIALES

17248. — M. Roger Roucaute, saisi par l'association fraternelle des anciens combattants de Bessèges (Gard), demande à M. le ministre des affaires sociales si le Gouvernement entend enfin : 1° supprimer la condition des trois années d'activité pour la réversion de la pension aux veuves de mineurs ; 2° mettre en application les vœux émis en 1962 par le conseil d'administration de la Carom. (Question du 8 janvier 1966.)

Réponse. — Les problèmes évoqués par l'honorable parlementaire n'ont pas échappé à l'attention du département des affaires sociales. Ces questions font l'objet, entre les différents départements ministériels concernés, d'études qui, dans leur état actuel, ne permettent pas de préciser si — et dans quels délais — des réponses positives pourront être données aux revendications présentées par les administrateurs du régime minier de sécurité sociale en vue de l'amélioration du régime des pensions. En ce qui concerne les modalités de calcul de l'indemnité journalière de maladie au sujet desquelles des demandes de modifications avaient été formulées, les instructions données le 14 mars 1966 par le ministre des affaires sociales répondent, pour partie, aux vœux exprimés.

17502. — M. Chaze expose à M. le ministre des affaires sociales que le conseil d'administration de la caisse primaire de sécurité sociale du Haut-Vivarais, réuni le 5 décembre 1965, s'affirmant conscient des misères immenses des handicapés de tous âges, des charges qui incombent à leurs familles et de devoir leur apporter l'aide nécessaire pour supporter ces charges, a émis le vœu : 1° que les handicapés, enfants d'assurés sociaux, conservent leur qualité d'ayants droit au-delà de leur vingtième année ; 2° que, dans le cadre du V^e Plan, soient créés, en nombre suffisant, les établissements publics pouvant recevoir les handicapés, y compris les adultes, afin qu'ils soient traités avec la dignité qu'ils méritent. Il lui demande qu'elles dispositions le Gouvernement compte prendre pour répondre à l'attente de l'opinion publique, traduite par le vœu susénoncé. (Question du 29 janvier 1966.)

Réponse. — 1° La question soulevée par l'honorable parlementaire de l'octroi aux handicapés physiques, âgés de plus de vingt ans, du bénéfice de l'assurance maladie fait, actuellement et dans la perspective des réformes sociales que le Gouvernement se propose de réaliser, l'objet d'une étude attentive de la part des services intéressés du ministère des affaires sociales ; 2° dans le domaine de l'équipement un effort particulier doit être fait au titre du V^e Plan pour augmenter le nombre des centres chargés d'accueillir les handicapés tant mineurs qu'adultes. Le programme des réalisations prévues comporte la création de 34.000 places pour les mineurs et de 6.650 places pour les adultes. En ce qui concerne les mineurs, la répartition est la suivante : 1° 31.000 places pour déficients mentaux dont 5.000 en sections spécialisées d'hôpitaux psychiatriques pour arriérés profonds et 26.000 en Instituts médico-pédagogiques et Instituts médico-professionnels réservés aux débilés éducatibles et semi-éducatibles ; 2° 2.600 places pour déficients moteurs en centres d'éducation motrice ; 3° 400 places pour déficients sensoriels en institutions d'éducation spécialisée. D'autre part, le secteur des infirmes adultes doit comprendre la création de : 1° 650 places en centres de rééducation professionnelle ; 2° 5.000 places en établissements de travail protégé dont 1.800 places pour infirmes physiques et 3.200 places pour infirmes mentaux ; 3° 1.000 places en foyers et maisons d'accueil spécialisées. Ainsi que le font ressortir ces chiffres, aussi bien pour l'enfance que pour l'âge adulte, et sans que pour autant soient négligées les autres catégories d'infirmes, les handicapés mentaux auront la priorité. Par ailleurs,

la majorité des créations envisagées doivent intéresser des établissements privés mais qui perçoivent des prix de journées des collectivités publiques ou de la sécurité sociale et sont, de ce fait, soumis à un contrôle administratif technique et financier assurant aux personnes accueillies des garanties équivalentes à celles que donnerait un service public.

17725. — M. Henri Duffaut expose à M. le ministre des affaires sociales que lorsque les travaux d'architecture sont assez importants dans une ville, un service particulier peut être créé ayant à sa tête un architecte soumis au statut général du personnel communal. Il n'est toutefois pas interdit à des fonctionnaires, avec l'autorisation de leur maire, d'effectuer, comme d'ailleurs certains fonctionnaires d'Etat, des travaux particuliers. Les rémunérations versées à ces fonctionnaires d'Etat sont regardées lors de leur distribution, comme des indemnités accessoires au traitement proprement dit perçu par les intéressés. Ils ne sont pas de ce chef considérés comme travailleurs indépendants au regard des cotisations sociales. Il lui demande si, *mutatis mutandis*, la même solution n'est pas applicable aux fonctionnaires communaux et plus particulièrement aux architectes fonctionnaires des collectivités locales. (Question du 12 février 1966.)

Réponse. — Si les travaux particuliers visés par l'honorable parlementaire sont accomplis pour le compte de la commune dont il est fonctionnaire, en sus de son activité principale, les rémunérations supplémentaires perçues à ce titre ne donnent pas lieu au versement des cotisations de sécurité sociale. Ce point a d'ailleurs été rappelé aux organismes de sécurité sociale intéressés par la circulaire 88-SS du 4 novembre 1965. Par contre, au cas où les architectes en cause effectuent certains travaux pour le compte d'une clientèle privée, ils sont alors considérés, au titre de cette activité accessoire, comme travailleurs indépendants. Ils doivent alors, et en application de l'article 153 (§ 1^{er}) du règlement d'administration publique n° 46-1378 du 8 juin 1946 modifié, acquitter, sur les revenus de l'activité accessoire, les cotisations d'allocations familiales de travailleurs indépendants. D'autre part, les intéressés doivent, en application des dispositions combinées des articles L. 648 et L. 655 du code de la sécurité sociale, verser à la section professionnelle des architectes, 23, rue Vernet, à Paris (8^e), des cotisations destinées à financer le régime des allocations de vieillesse. Le fait qu'ils soient déjà affiliés à un autre régime de sécurité sociale ne les dispense pas de cette obligation. En effet, il est précisé à l'article L. 645 dudit code (dernier alinéa) que, lorsqu'une personne exerce simultanément une activité salariée et une activité non salariée, elle est affiliée à l'organisation d'allocation de vieillesse dont relève son activité non salariée, même si cette activité est exercée à titre accessoire, sans préjudice de son affiliation au régime des travailleurs salariés. De même, les personnes en cause sont tenues de cotiser à l'organisme susdésigné à la fois au titre du régime d'assurance vieillesse complémentaire et au titre du régime d'assurance décès institués respectivement par le décret n° 56-1341 du 29 décembre 1956 et le décret n° 57-1-188 du 23 octobre 1957. Toutefois, il convient de signaler que des cas d'exonération de l'une et l'autre de ces cotisations sont prévus, notamment en ce qui concerne les architectes âgés de moins de quarante ans et les architectes âgés de plus de soixante-dix ans.

17726. — M. Martel demande à M. le ministre des affaires sociales de lui préciser si les aveugles et grands infirmes de l'aide sociale titulaires à ce titre de la carte de cécité ou d'invalidité délivrée par les préfetures peuvent bénéficier de l'ensemble des avantages accordés précédemment aux possesseurs de la carte sociale des économiquement faibles. Il lui demande de lui préciser la liste de ces avantages. (Question du 12 février 1961.)

Réponse. — Le code de la famille et de l'aide sociale en son article 173 prévoit l'octroi d'une carte d'invalidité délivrée par la préfet à toute personne dont l'infirmité entraîne au moins 80 p. 100 d'incapacité permanente. Le pourcentage d'infirmité est fixé par la commission d'admission à l'aide sociale et apprécié suivant le barème des Invalidités annexé au code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre. Pour les personnes dont la vision centrale est nulle ou inférieure à un vingtième de la normale, la carte d'invalidité est surchargée de la mention « cécité » ; pour les personnes dont la vision est au plus égale à un dixième de la normale elle est surchargée de la mention « canne blanche » ; ces deux mentions donnent droit au port de la canne blanche. Les avantages attachés à la carte d'invalidité des grands infirmes civils sont : l'augmentation d'une demi-part pour le calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques en faveur des grands infirmes cécibataires et des parents d'un enfant grand invalide à charge, quel que soit son âge ; le droit aux places réservées dans les chemins de fer et les transports en commun lorsque la carte porte la mention « station debout pénible » ; en outre pour les

titulaires de la carte « station debout pénible » et les aveugles ainsi que pour les parents d'enfants infirmes majeurs qui réunissent ces conditions ou sont atteints de débilité mentale, l'exonération de la taxe différentielle sur les véhicules à moteurs de tourisme d'une puissance fiscale inférieure à 16 CV, peut être accordée. Les mutilés et invalides civils ou militaires au taux de 100 p. 100 peuvent bénéficier, sous certaines conditions, de l'exonération de la redevance pour droit d'usage des postes récepteurs de radio et de télévision, mais cet avantage n'est pas étendu à tous les possesseurs de la carte d'invalidité, et l'exonération partielle des taxes d'abonnement téléphonique demeure actuellement réservée à certains invalides de guerre. Les titulaires de la carte de cécité ou d'invalidité ne bénéficient pas de plein droit des avantages attachés à la carte sociale des économiquement faibles, mentionnés à l'article 162 du code de la famille et de l'aide sociale. Par contre, la plupart de ces avantages sont, à l'heure actuelle, attribués aux personnes âgées ou infirmes dont le montant annuel des ressources ne dépasse pas le plafond fixé pour l'octroi de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité (actuellement 3.400 francs). Le grand infirme qui dispose de ressources inférieures à ce plafond, y compris l'allocation principale mais à l'exclusion de la majoration spéciale dont il est, le cas échéant, bénéficiaire, peut donc prétendre auxdits avantages, à savoir : a) l'aide médicale ; b) la participation de l'aide sociale aux frais de repas servis dans les foyers-restaurants ; c) le voyage annuel aller et retour, au tarif des congés payés (30 p. 100 de réduction), sur le réseau de la Société nationale des chemins de fer français ; toutefois, cet avantage n'est pas étendu aux infirmes non titulaires d'un avantage de vieillesse qui perçoivent l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité au titre de l'aide sociale ; d) l'attribution de l'assistance judiciaire ; e) l'exonération de redevance pour droit d'usage de poste radiophonique ; f) l'exonération de la contribution foncière pour l'immeuble effectivement habité par lui, à condition toutefois qu'il soit titulaire de l'allocation supplémentaire précitée.

18108. — M. Prioux demande à M. le ministre des affaires sociales dans quelles conditions pourrait être envisagée la validation, pour la retraite des cadres du secteur privé, des services effectués dans une administration publique, que cette validation soit soumise à une péréquation ou au rachat des cotisations. (Question du 5 mars 1966.)

Réponse. — Le retraité des cadres du secteur privé est d'origine contractuelle. Elle a en effet été instituée par la convention collective nationale de retraites et de prévoyance des cadres du 14 mars 1947, qui en a fixé le règlement. Cette convention a été conclue entre le Conseil national du patronat français et les organisations syndicales nationales de cadres. Son objet est la constitution de retraites pour les cadres des secteurs d'activité représentés par le Conseil national du patronat français. En raison de la nature privée et contractuelle du régime en cause, il ne peut pas être envisagé qu'il valide des services accomplis dans le secteur public. Il est précisé à l'honorable parlementaire que les cadres appartenant à certaines catégories d'agents de l'Etat non titulaires sont couverts par un régime de retraite complémentaire institué par décret n° 51-1445 du 12 décembre 1951.

18240. — M. Dupont expose à M. le ministre des affaires sociales qu'au moment de l'institution du régime de sécurité sociale à la Libération, un certain nombre de décisions particulières ont été prises à l'égard des assurés sociaux de Moselle et d'Alsace (ordonnance du 18 octobre 1945, art. L. 365 du code de la sécurité sociale) ; cela du fait que, dans ces départements existait, bien avant le début du siècle, un régime de sécurité sociale. Une de ces décisions particulières, qui a été sanctionnée par un décret du 12 juin 1946, prévoyait les avantages suivants : 1° les prestations vieillesse invalidité, calculée en application de l'ordonnance du 18 octobre 1945, restent plus favorables que celles du régime national, vu que toute la carrière est prise en compte pour le calcul de la pension (45 à 50 ans) ; 2° les pensions du régime local rémunèrent l'ensemble des versements effectués durant toute la vie professionnelle des assurés sociaux, alors que le régime de l'ordonnance du 18 octobre 1945 ne tient compte, pour le calcul de la retraite, que du salaire moyen des dix dernières années d'activité salariée. C'est ainsi que les assurés sociaux des régions susdites peuvent obtenir, dès l'âge de soixante ans, une pension complète atteignant, suivant le nombre et la classe des cotisations versées, 40 p. 100 du salaire maximum soumis à cotisations. Ce décret du 12 juin 1946 avait force de loi jusqu'au 1^{er} juillet 1956. Mais, à deux reprises, ce délai a été prorogé : par décret du 6 octobre 1955, jusqu'au 1^{er} juillet 1961 et par décret du 15 juin 1961, jusqu'au 1^{er} juillet 1968. Il lui demande si le Gouvernement entend le proroger de nouveau avant le 30 juin prochain pour mettre fin à l'inquiétude des assurés sociaux du département de la Moselle. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — La question de la prorogation au-delà du 1^{er} juillet 1966 du délai ouvert pour l'exercice du droit d'option pour la liquidation des droits à l'assurance vieillesse sous le régime de l'ordonnance du 18 octobre 1945, prévu par l'article 7 du décret du 12 juin 1946, en faveur des assurés ayant été affiliés à l'ex-régime local d'assurance d'Alsace-Lorraine, fait actuellement l'objet d'une étude en ce qui concerne la durée de cette prorogation. Toute diligence sera faite pour qu'une décision soit prise à ce sujet avant le 1^{er} juillet 1966.

18250. — M. Paquet rappelle à M. le ministre des affaires sociales la réponse qui lui a été faite par M. le ministre de la santé publique et de la population à la question écrite n° 10942 (*Journal officiel*, débats A. N., du 10 novembre 1964, p. 5227) et plus particulièrement la fin de ce texte, ainsi rédigé : « cette question cependant n'est pas perdue de vue et devra faire l'objet d'un nouvel examen lors de la préparation du budget de 1966 » ; il lui demande s'il envisage d'étendre prochainement aux grands infirmes et aveugles civils l'exonération de la taxe d'abonnement téléphonique actuellement accordée aux aveugles de guerre. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Le ministre des affaires sociales a l'honneur de porter à la connaissance de M. Paquet que le Gouvernement n'a pas estimé possible de retenir pour 1966, ni de proposer pour 1967, l'exonération de la taxe d'abonnement téléphonique en faveur des aveugles et grands infirmes civils. En vertu de l'article R. 13 du code des postes et télécommunications, seuls les aveugles de guerre bénéficiaires de l'article 18 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre (assistance permanente d'une tierce personne) se voient concéder une réduction de 50 p. 100 sur le prix de l'abonnement téléphonique ainsi que sur les 40 premières communications mensuelles échangées dans leur propre circonscription. Il a semblé difficile, d'une part, d'étendre aux grands infirmes et aveugles civils une exonération partielle dont seuls parmi les invalides de guerre les aveugles bénéficient et, d'autre part, de favoriser une minorité d'invalides civils, quelque intéressante quelle soit, à un moment où l'effort principal doit porter avant tout sur l'augmentation des allocations et les plafonds des ressources.

18414. — M. Lecocq rappelle à M. le ministre des affaires sociales que, dans la réponse faite par le ministre de la santé publique et de la population dans le *Journal officiel* du 8 décembre 1965 à sa question écrite n° 16003 qui lui avait été posée le 2 octobre 1965, sur la condition des aides maternelles et des auxiliaires de puériculture, on peut lire, au premier paragraphe : « Des contacts ont déjà été pris avec le ministère de l'éducation nationale à la suite desquels il a été décidé que les jeunes filles titulaires du C. A. P. d'aide maternelle qui complèteraient leur formation par des stages dans des services d'enfants pourraient subir les épreuves du certificat d'auxiliaire de puériculture sans scolarité. Un certain nombre de candidates ont bénéficié de ces dispositions ». Il lui demande de lui préciser : 1° dans quels genres de « services d'enfants » ces stages doivent être effectués ; 2° le sens de la dernière phrase du passage précité. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que les jeunes filles titulaires du certificat d'aptitude professionnelle d'aide maternelle devraient compléter leur formation par des stages pratiques dans des services de protection maternelle et infantile (crèches, pouponnières, consultations du premier âge, maternités et services d'enfants des hôpitaux). Elles pourraient subir les épreuves du certificat d'auxiliaire de puériculture sans suivre l'enseignement théorique dispensé dans les écoles d'auxiliaires de puériculture.

18587. — M. Denvers demande à M. le ministre des affaires sociales s'il est exact que des instructions ont été données aux autorités préfectorales les invitant à ne plus délivrer de carte d'économiquement faible aux personnes qui sont en droit d'en obtenir et, dans l'affirmative, quelles sont les raisons avancées pour justifier ces instructions. (Question du 22 mars 1966.)

Réponse. — De telles instructions n'ont pas été données. Elles seraient au surplus sans objet, car il n'existe plus aujourd'hui de personnes en droit de prétendre à la carte sociale d'économiquement faible. En effet, les décrets du 14 avril 1962 ont élevé les avantages minimaux de vieillesse à un montant qui excède sensiblement le plafond d'octroi de cette carte.

ECONOMIE ET FINANCES

18615. — M. Raust expose à M. le ministre de l'économie et des finances le cas suivant : une exploitation agricole unique appartenait, indivisément et par moitié entre eux, à deux frères A et B comme leur provenant des successions de leurs père et mère décédés

en 1917 et 1919. A est décédée en 1931 laissant pour héritiers quatre enfants. B a cédé à titre onéreux, à l'un de ses neveux, fils de A, ses droits sur cette exploitation, par acte passé en 1945. Actuellement, un enfant de A, autre que le cessionnaire des droits de B, se propose d'acquiescer les droits de ses frères sur tous les biens qui composent l'exploitation. L'opération projetée mettra fin à l'indivision. Il lui demande si la vente consentie par B en 1945 à l'un des cédants est de nature, à elle seule, à faire écarter l'exonération des droits de soulte prévue par l'article 710 du code général des impôts, toutes autres conditions exigées par ce texte (partage de successions, engagement d'exploitation, valeur de la propriété) étant remplies. (Question du 25 novembre 1965.)

Réponse. — Au cas particulier évoqué par l'honorable parlementaire, la circonstance que les droits des coindivisaires ont été modifiés par la cession intervenue en 1945 n'est pas de nature à faire échec à l'application de l'exemption prévue à l'article 710 du code général des impôts, dès lors qu'au résultat de la cession de droits successifs envisagée il aura été mis fin à une indivision purement successorale par l'attribution de la totalité de l'exploitation agricole à un seul copartageant et que, par ailleurs, les autres conditions édictées par le texte susvisé sont remplies.

17658. — M. Davoust expose à M. le ministre de l'économie et des finances le cas des artisans et commerçants dont le local se trouve situé à l'intérieur d'un îlot faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine. Ceux-ci se trouvent dans une situation particulièrement difficile puisque, d'une part, ils sont frappés d'expropriation pour cause d'utilité publique et, d'autre part, le volume de leur clientèle ne cesse de diminuer. Or, il arrive que, dans le même temps, les intéressés se voient imposer une augmentation de leur loyer, de leurs cotisations au titre de la patente et de leur bénéfice forfaitaire imposable. Il lui demande s'il n'estime pas opportun de donner des instructions aux services de recouvrement des impôts afin que la situation de cette catégorie de contribuables fasse l'objet d'un examen particulièrement bienveillant, et que l'on évite d'augmenter leurs charges fiscales au moment où les ressources provenant de leur activité professionnelle se trouvent réduites par suite des circonstances. (Question du 5 février 1966.)

Réponse. — L'exposé de la question donnant à penser que celle-ci vise des cas particuliers, il ne pourrait être répondu en toute connaissance de cause que si, par l'indication de l'îlot dont il s'agit ou, éventuellement, des noms et adresses des contribuables intéressés, l'administration était mise à même de procéder à une enquête sur les circonstances ayant motivé l'augmentation de leurs charges fiscales. En tout état de cause ils peuvent toujours solliciter des délais supplémentaires de paiement. A cette fin, il leur suffit d'adresser aux comptables du Trésor dont ils dépendent une requête écrite exposant leur situation particulière, indiquant s'ils ont ou non présenté une demande de dégrèvement et précisant l'étendue du délai qu'ils estiment nécessaire pour s'acquitter de leurs impositions ou des fractions d'impositions susceptibles d'être laissées à leur charge. Ces requêtes seront instruites dans un esprit de large compréhension. Les délais ainsi accordés n'ont pas pour effet d'exonérer les intéressés de la majoration de 10 p. 100 qui doit être appliquée à toutes les impositions ou fractions d'impositions non réglées à la date légale. Mais cette majoration de 10 p. 100 est annulée ou réduite si l'imposition à laquelle elle s'applique est dégréevée en totalité ou en partie seulement. De toute façon, après paiement du principal de leurs impositions ou des fractions d'impositions laissées à leur charge, dans les délais qui leur ont été accordés, les contribuables en cause peuvent remettre au chef de poste de leur perception une demande en remise gracieuse de la majoration de 10 p. 100 qu'ils ont subie ou de la fraction de majoration laissée à leur charge. De telles requêtes sont examinées avec bienveillance.

18035. — M. Raffier expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les contribuables gestionnaires d'un bureau de P.M.U. sont redevables d'une taxe sur le montant de leurs commissions identique à celle qui s'applique au commerce principal. C'est ainsi que la taxe imposée à un débitant de boissons alcoolisées s'élève à 8,50 p. 100 (taxe de prestation de service) et pour un débit de tabac à 2,75 p. 100, soit l'équivalent de la taxe locale. Or, l'un et l'autre perçoivent une rétribution du P.M.U. égale à 1 p. 100 du chiffre réalisé par leur bureau respectif. Il lui demande s'il n'envisage pas de modifier les mesures applicables en ce domaine, les dispositions actuelles constituant une incontestable anomalie. (Question du 26 février 1966.)

Réponse. — Les rétributions des gestionnaires d'un bureau auxiliaire de P.M.U. représentent la contrepartie d'une opération de caractère commercial et doivent être soumises à la T.P.S. au taux de 8,50 p. 100. Toutefois, lorsque cette activité constitue pour les intéressés le complément d'une activité principale passible de la taxe locale sur le chiffre d'affaires au taux majoré de 8,50 p. 100, cette dernière taxe se substitue à la taxe sur les prestations de

services. Tel est le cas des débitants de boissons, sans qu'il y ait lieu de distinguer si un débit de tabacs est annexé ou non à l'établissement. Mais, en aucun cas, la taxe locale au taux ordinaire de 2,75 p. 100 n'est applicable à cette opération.

EDUCATION NATIONALE

17442. — M. Fanton a pris connaissance avec étonnement du décret n° 66-51 du 6 janvier 1966 relatif à l'attribution d'une indemnité de charges administratives à certains chefs d'établissements scolaires. Il demande à M. le ministre de l'éducation nationale de lui faire connaître les raisons pour lesquelles aucune indemnité n'est prévue pour les directeurs et directrices d'écoles primaires élémentaires ou maternelles de cinq à neuf classes, dont le décret n° 65-1093 du 14 décembre 1965 avait prévu l'existence. Une telle discrimination est, en effet, parfaitement contraire à l'esprit de ce décret et surtout aux promesses faites, à plusieurs reprises, par le Gouvernement. (Question du 22 janvier 1966.)

Réponse. — Il n'est pas anormal que les champs d'application des décrets du 14 décembre 1965 et du 6 janvier 1966 ne se recouvrent pas intégralement. Les premiers ont en effet pour objet de définir les conditions de nomination aux emplois de direction des collèges d'enseignement général et de certaines écoles primaires. Le second s'attache à compenser, par une indemnité appropriée, les charges particulièrement lourdes qui apparaissent lorsque l'importance de l'établissement atteint une certaine limite qui, pour les écoles primaires élémentaires et maternelles, a été estimée à dix classes. Toutefois, après une nouvelle étude du problème, le ministère de l'éducation nationale demande au ministère des finances que la position adoptée à cet égard soit reconsidérée et qu'une indemnité, dont le montant serait à déterminer, soit accordée aux directeurs et directrices d'écoles primaires élémentaires ou maternelles de cinq à neuf classes.

17776. — M. Maurice Schumann expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les circulaires qui règlent l'admission en classe préparatoire aux grandes écoles, 1^{re} année, imposent de juger les candidats sur dossier, à la fin de l'année passée en classe terminale, et de notifier aux familles la décision d'acceptation (sous réserve de succès au baccalauréat) ou de refus d'inscription en classe préparatoire avant que les résultats du baccalauréat ne soient connus, alors que la possession du baccalauréat est indispensable pour entrer en classe préparatoire; cette situation conduit à des contradictions que les familles comprennent mal : tel élève dont l'admission est pononcée est refusé au baccalauréat, et le jugement du jury est contesté; tel autre élève dont le dossier est écarté obtient une mention au baccalauréat et les professeurs qui ont jugé le dossier sont taxés d'incompétence; dans l'intérêt de l'éducation nationale, ces contradictions devraient être évitées : un élève peut avoir, aux examens, un comportement autre que durant la vie scolaire et ce comportement est un élément dont la commission qui juge les dossiers des futurs candidats aux concours devrait pouvoir tenir compte avec la suppression du probatoire; les élèves des classes terminales forment un milieu moins homogène et les décisions prises avant le baccalauréat, premier test sérieux subi par les élèves, risquent d'être aléatoires. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'organiser le calendrier des opérations en 1966 de telle sorte que les décisions d'admission en classe préparatoire ne soient notifiées aux familles qu'une fois connus les résultats du baccalauréat. (Question du 12 février 1966.)

Réponse. — Pour être admis dans les classes préparatoires, les élèves doivent faire la preuve de qualités assez exceptionnelles et nettement définies. Très bien doués au moins dans une des disciplines essentielles de la classe considérée, ils se distinguent encore par une grande vigueur intellectuelle, une aptitude nettement affirmée pour classer, analyser, mettre en relief les faits essentiels, assimiler rapidement et avec fidélité. Le candidat bachelier, même avec mention, doit encore, par le livret scolaire, apporter la preuve que les aptitudes requises ont été reconnues, éprouvées par ses professeurs de 1^{re} et de terminale. La décision est surtout fondée sur ces appréciations. Enfin, le rétablissement de la session de septembre ne permet pas de retarder la constitution des classes préparatoires — et les notifications aux familles — jusqu'à la veille de la rentrée scolaire ou même après cette rentrée.

17925. — M. Nègre demande à M. le ministre de l'éducation nationale par quels moyens une jeune femme, née en 1927, titulaire de trois certificats de licence (mention Allemand), actuellement et depuis quatre ans professeur contractuel au lycée franco-allemand de Berlin, pourrait être intégrée dans les cadres de l'éducation nationale. Il attire son attention sur le fait qu'elle ne peut entrer dans les C.E.G. sans posséder le C.A.P. de C.E.G., mais elle ne peut s'y présenter sans avoir déjà le C.A.P. Or, selon des informations qu'elle a reçues de M. le conseiller culturel de Bonn, elle ne peut se pré-

senter à ce dernier examen du fait qu'« elle ne dépend d'aucun inspecteur primaire ». Il lui demande si un inspecteur primaire des services de l'enseignement du français en Allemagne est apte à faire subir le C. A. P. à l'intéressée et si, en toute hypothèse, elle peut être nommée dans un C. E. S. (Question du 19 février 1966.)

Réponse. — Deux sessions d'épreuves écrites au certificat d'aptitude pédagogique français ont lieu tous les ans, à l'étranger, dans les centres ouverts à la demande des candidats. En 1966 elles auront lieu les 24 mars 1966 et 3 novembre 1966. La candidate visée pourrait éventuellement subir les épreuves écrites à Berlin et les épreuves pratique et orale dans un département français de son choix. En cas d'admission au C. A. P., l'intéressée pourrait solliciter son intégration dans le cadre des institutrices, au titre de la loi du 5 avril 1937. A la suite de cette intégration, elle pourrait demander à être inscrite sur la liste des candidats a. C. A. P. de C. E. G. En cas de succès, elle aura vocation pour enseigner dans les C. E. G. ou dans les classes d'enseignement court des C. E. S.

17931. — M. Palmero attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la nécessité d'alléger les programmes du baccalauréat, dès cette année, et de faire connaître sa décision au plus tôt pour une bonne organisation des études, afin d'éviter l'erreur commise en 1965 d'un examen avancé de trois semaines et d'un allègement consécutif, mais bien trop tardif. (Question du 19 février 1966.)

Réponse. — La circulaire n° 66-107 du 14 mars 1966, qui a été publiée au *Bulletin officiel* de l'éducation nationale n° 12 du 24 mars 1966, a apporté au programme du baccalauréat de 1966 des allègements qui sont applicables dans les deux zones.

18052. — M. Ayme expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les instituteurs de l'ex-plan de scolarisation en Algérie, titulaires de diplômes requis pour enseigner, doivent, d'après la circulaire ministérielle du 15 mai 1963 parue au *Bulletin officiel* de l'éducation nationale, n° 22, du 30 mai 1963, être titularisés dans le cadre des instituteurs uniquement dans les départements déficitaires. La plupart de ces fonctionnaires, démunis de tout, lors de leur rattachement, ont dû faire un effort énorme pour s'installer et s'intégrer dans leur département. Leur situation personnelle est souvent critique; ascendant à charge, conjoint exerçant dans le département une fonction, prêt contracté pour l'achat d'une maison... Il leur est pratiquement impossible de partir vers les départements dits « déficitaires » d'autant plus que ceux-ci n'existent plus. Certains se sont résignés à faire des suppléances avec tous les inconvénients et les risques que cela comporte; différence de salaire, risque de chômage, non-couverture en cas de maladie, obligation de faire quatre à cinq années de remplacement avant d'être stagiaire. Il lui demande, compte tenu de ce que certains de ces instituteurs pourvus du B. S. C. et du C. A. P. ont été intégrés par le ministre de l'éducation nationale comme stagiaires dans le cadre des instituteurs, s'il ne serait pas souhaitable que cette mesure de bienveillance particulière soit étendue aux instituteurs se trouvant dans la même situation. (Question du 26 février 1966.)

Réponse. — Il convient tout d'abord de rappeler que si les instituteurs aujourd'hui munis du brevet supérieur de capacité ont pu obtenir ce titre, qui leur permet en effet d'être candidats à une nomination dans le corps des instituteurs, c'est en vertu de mesures particulières, spécialement prises à leur intention: la période pendant laquelle le B. S. C. pouvait être organisé a été prolongée jusqu'en 1967 pour permettre aux instituteurs de s'y présenter après une préparation suffisante. Plusieurs centaines d'instituteurs ont déjà bénéficié de ces mesures dont l'effet n'est d'ailleurs pas épuisé. Les difficultés auxquelles se heurte aujourd'hui l'admission de ces personnels dans le corps des instituteurs tiennent à la situation des effectifs du personnel enseignant des écoles primaires; les possibilités de titularisation y sont très inférieures aux besoins que représente la somme des élèves-maîtres sortant des écoles normales et des instituteurs remplaçants satisfaisant aux conditions de titres et d'ancienneté requises. Un nombre appréciable, et en constante augmentation, de ces jeunes maîtres sont ainsi contraints à attendre leur titularisation bien au-delà des délais réglementaires; il est difficile, dans ce contexte, d'envisager l'attribution de privilèges à quelque catégorie que ce soit. Toutefois, les aspects particuliers de la situation des instituteurs n'ont pas été négligés et des instructions récentes ont autorisé leur maintien dans le département auquel ils ont été rattachés. Ces instructions précisent que les instituteurs justifiant des titres exigés pourront être inscrits dans leur département de rattachement sur la liste des instituteurs remplaçants et concourir pour la délégation d'instituteurs stagiaires, dans les conditions du décret du 16 mai 1962, avec leurs collègues remplaçants du département, le temps de mise à la disposition pouvant être retenu à partir de la date à laquelle ils auront été recrutés en cette qualité. Les intéressés conserveront bien entendu la possibilité de s'orienter vers un département où

la situation des postes permet une titularisation plus rapide; ils bénéficieront alors pour le calcul du temps de mise à la disposition, de la totalité des services accomplis dans leur ancien cadre.

18059. — M. Rieubon demande à M. le ministre de l'éducation nationale dans quelles conditions trois instituteurs du département de Vaucluse, munis du brevet supérieur de capacité, n'ont pas été inscrits, en novembre 1965, sur la liste des instituteurs suppléants, contrairement à l'avis favorable de la commission administrative paritaire départementale. Il lui demande également, en se référant à la réponse faite à sa question n° 16886 (*Journal officiel*, débats A. N. du 15 janvier 1966), comment les instructions en vigueur sont compatibles avec l'intention officiellement exprimée de faciliter l'accès des instituteurs à la carrière d'instituteur d'ici le 30 septembre 1967. (Question du 26 février 1966.)

Réponse. — Le décret du 20 août 1963 qui a constitué les instituteurs de l'ex-plan de scolarisation en Algérie en un corps d'extinction a permis la titularisation des intéressés dans le cadre des instituteurs sous réserve d'obtention du baccalauréat complet, ou du B. S. C. Afin de leur faciliter l'acquisition de ce dernier diplôme, créé en leur faveur et en faveur des instituteurs recrutés avec le B. E. dans les départements du Nord et de l'Est de la France, des sessions sont organisées jusqu'au 1^{er} octobre 1967. L'intégration des instituteurs dans le cadre des instituteurs s'est heurtée à de sérieuses difficultés, par suite de l'absence de postes vacants dans de nombreux départements et particulièrement dans ceux du Sud et du Centre de la France, lesquels ne peuvent, pour la même raison, titulariser leurs élèves maîtres sortants et leurs instituteurs remplaçants. C'est la raison pour laquelle, par analogie avec la situation des instituteurs recrutés avec le brevet élémentaire dans les départements déficitaires et dans un souci d'équité, l'intégration des instituteurs dans le corps des instituteurs avait été limitée à ces seuls départements. Toutefois, les problèmes humains que posent les mutations, les difficultés auxquelles se heurtent actuellement, en raison de la situation des effectifs, les instituteurs justifiant des titres requis pour obtenir une délégation d'instituteurs stagiaires, ont amené à reconsidérer certaines des mesures prises à leur égard, notamment par la circulaire du 25 juillet 1964. C'est ainsi que tous les instituteurs justifiant des titres exigés et non plus seulement les institutrices bénéficiaires de la loi Roustan pourront être maintenus dans leur département de rattachement en qualité d'instituteurs remplaçants et concourir pour la délégation de stagiaires dans les conditions du décret du 16 mai 1962 avec leurs collègues remplaçants du département, le temps de mise à la disposition ne pouvant être retenu qu'à partir de la date à laquelle ils auront été recrutés en cette qualité. Les intéressés conservent toutefois la possibilité pour leurs délégations de stagiaires en qualité d'instituteurs de s'orienter vers un département susceptible de les accueillir et de bénéficier alors pour le calcul du temps de mise à la disposition de la totalité des services accomplis dans leur ancien cadre.

18321. — M. Darchicourt expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les inspecteurs de l'enseignement primaire, les inspecteurs de la jeunesse et des sports et les inspecteurs de l'enseignement technique, ont des carrières parallèles mais que, toutefois, les indemnités pour frais de tournée, qui sont accordées aux uns et aux autres, ne sont pas identiques. De même, certaines indemnités sont prévues en faveur de certains corps et ne sont pas accordées aux autres, bien que leurs missions soient comparables. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin de mettre à égalité ces trois catégories d'inspecteurs. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Le régime indemnitaire applicable aux inspecteurs de l'enseignement primaire, aux inspecteurs de la jeunesse et des sports et aux inspecteurs de l'enseignement technique n'est pas en effet uniforme. Néanmoins, la situation qui est faite à chaque corps d'inspection demeure équivalente, car les modalités d'attribution des différentes indemnités permettent de tenir compte des sujétions particulières à chacun d'eux. Dans le cadre du budget de 1966, deux mesures nouvelles ont été introduites, l'une concerne l'attribution d'une indemnité forfaitaire de déplacement en faveur des inspecteurs principaux de l'enseignement technique en fonctions à Paris, l'autre prévoit une indemnité de sujétions spéciales en faveur des inspecteurs et inspecteurs principaux de l'enseignement technique. Après ces derniers ajustements, il n'apparaît pas opportun à l'heure actuelle d'envisager d'autres aménagements.

18322. — M. de Pierrebouge demande à M. le ministre de l'éducation nationale s'il est normal, un jour de grève, qu'un chef d'établissement organise le service de sécurité, en accord uniquement avec le comité de grève, sans tenir compte, ni même s'inquiéter de l'avis du personnel non gréviste. (Question du 12 mars 1966.)

18323. — M. de Pierrebours demande à M. le ministre de l'éducation nationale si, à l'occasion d'une grève, un chef d'établissement ou un comité de grève peut obliger un intérimaire, le personnel d'intendance et le personnel de service, non gréviste, qui désirent faire leur travail normalement, à effectuer un service de surveillance, ceci afin de les empêcher d'accomplir leur travail normal. (Question du 12 mars 1966.)

18324. — M. de Pierrebours demande à M. le ministre de l'éducation nationale si, à l'occasion d'une grève, les professeurs non grévistes voulant faire leur classe avec leurs élèves — étant entendu que la plupart de ces derniers sont présents — un chef d'établissement ou un comité de grévistes peut obliger ces maîtres à effectuer un service de surveillance afin de les empêcher de faire normalement leur travail. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Une circulaire du 16 mars 1964 rappelle qu'en vue de permettre d'assurer dans les établissements d'enseignement de divers niveaux l'accueil des élèves et des étudiants, la liberté des cours, le service des repas, la surveillance et la sécurité des élèves et des étudiants, sont tenus de rester à leur poste, en cas de grève, les chefs d'établissements d'enseignement publics (lycées, collèges classiques, modernes et techniques) ainsi que les chefs de tous autres établissements d'enseignement publics comportant des internats, les censeurs, surveillants généraux, intendants ou économes dans les internats, le personnel de secrétariat et le personnel technique indispensable au fonctionnement matériel des services, tels les concierges, infirmières, chauffeurs du chauffage central et agents chargés des services d'incendie ou de la sécurité dans les établissements publics d'enseignement. Si le chef d'établissement doit veiller à la liberté des cours, il peut être également conduit à demander au personnel présent, compte tenu des circonstances et des priorités, d'assurer l'accueil, la surveillance et la sécurité des élèves.

18326. — M. Poirier rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que la commission des affaires culturelles de l'Assemblée nationale, unanime, s'était vivement émue de l'insuffisance des crédits accordés au B.U.S. pour l'exercice 1966, et qu'elle avait demandé que le budget de l'établissement soit reconstruit. Il souhaiterait savoir si les services intéressés ont pu procéder à ce réexamen et il désirerait connaître, en particulier, les mesures qu'il compte prendre pour permettre la mise en place, sans délai, des centres régionaux du B.U.S. dans les nouvelles académies de Nice et de Limoges, qui doivent être dotées des moyens de personnel et de fonctionnement nécessaires à leur installation. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — La dotation budgétaire mise à la disposition du bureau universitaire de statistique et de documentation scolaires et professionnelles au titre de l'année 1966 n'a été que très légèrement affectée par les mesures d'économies que le Gouvernement avait décidé de réaliser sur les crédits ouverts aux services de presse et d'information. Compte tenu de l'ensemble des moyens d'action de l'établissement, les réductions de dépenses ne représentent qu'une diminution de l'ordre de 1 p. 100 alors que les économies imposées à d'autres organismes concourant à l'information ont été sensiblement plus élevées. Le Gouvernement n'envisageant pas de demander la modification de la loi de finances pour 1966 votée par le Parlement, il n'est pas possible d'augmenter la dotation budgétaire allouée au bureau universitaire de statistique et de documentation scolaires et professionnelles au titre de l'année 1966. La mise en place des centres régionaux dans les nouvelles académies de Nice et de Limoges, actuellement à l'étude, est liée très étroitement au projet de réforme des organismes d'information et d'orientation scolaires et professionnelles en cours d'élaboration.

18333. — M. Barniaudy, se référant aux dispositions du décret n° 66-51 du 6 janvier 1966 relatif à l'attribution d'une indemnité de charges administratives à certains chefs d'établissements scolaires, et en particulier aux directeurs et directrices de collèges d'enseignement général, demande à M. le ministre de l'éducation nationale de préciser ses intentions en ce qui concerne l'attribution d'une indemnité de charges administratives au personnel de direction des collèges d'enseignement secondaire (établissements assimilés aux lycées pour leur fonctionnement) et s'il n'est pas envisagé, par analogie avec les dispositions du décret susvisé — et notamment avec celles de l'article 2 — d'attribuer, d'une part, aux chefs d'établissements chargés par intérim de la direction d'un C.E.S. (anciens directeurs de C.E.G.), une indemnité versée pendant la durée totale de l'intérim et dont le taux correspondrait à leurs fonctions réelles et, d'autre part, aux sous-directeurs de C.E.S. qui ont rang de directeurs de C.E.G., l'indemnité prévue pour les directeurs de C.E.G. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Des textes actuellement en préparation définiront la situation administrative et les conditions de rémunération des principaux et des sous-directeurs de collège d'enseignement secondaire. Les fonctions de principal seront rémunérées selon des grilles indiciaires spéciales, dans des conditions similaires à celles qui s'appliquent aux proviseurs certifiés, sans qu'il soit besoin, en conséquence, d'instituer au profit de ces fonctionnaires une indemnité de charges administratives. Des études sont actuellement menées sur les modalités selon lesquelles pourraient être rémunérées les responsabilités assumées par les fonctionnaires chargés à titre provisoire de la direction des collèges d'enseignement secondaire ainsi que sur les conditions d'attribution de l'indemnité de charges administratives aux sous-directeurs de ces mêmes établissements.

18428. — M. Le Guen expose à M. le ministre de l'éducation nationale les faits suivants: Mme X..., infirmière diplômée d'Etat depuis septembre 1963, a exercé les fonctions d'infirmière scolaire depuis octobre 1963, d'abord au collège d'enseignement technique de Barentin (Seine-Maritime) et ensuite au collège d'enseignement technique « Les Capucins » de Rouen, où elle se trouve encore actuellement. Elle est employée à titre d'auxiliaire. En vertu du décret n° 65-693 du 10 août 1965, l'intéressée doit pouvoir être titularisée, avec effet rétroactif, à compter du 10 octobre 1963 (date de son entrée en fonctions) conformément aux dispositions transitoires insérées dans ledit décret. Mme X... se trouve à l'heure actuelle dans une situation familiale qui la met dans l'obligation de faire une demande de mise en disponibilité pour la prochaine rentrée scolaire: son mari est étudiant surveillant en externat, elle a une petite fille infirme, et elle attend un enfant pour le mois d'avril prochain. Malheureusement, le décret d'application lui permettant d'être titularisée n'ayant pas encore été publié, elle risque de perdre les avantages accordés aux titulaires pendant les périodes de mise en disponibilité. Il lui demande de lui préciser si l'intéressée peut faire une demande de mise en disponibilité pour la rentrée prochaine, pour les motifs invoqués ci-dessus, même si ce décret d'application n'est pas encore paru au jour de sa demande et si, dans ces cas, elle sera considérée comme en instance de titularisation et ne perdra aucun des avantages auxquels lui donne droit le décret du 10 août 1965 susvisé; ou si, au contraire, en cas de mise en disponibilité à la date indiquée, elle se verra considérée comme une auxiliaire et perdra tous les avantages acquis et à venir auxquels lui donne droit le décret. (Question du 15 mars 1966.)

Réponse. — L'instruction permanente relative à l'application du décret n° 65-694 du 10 août 1965, qui crée deux corps distincts d'infirmières du ministère de l'éducation nationale, est actuellement à l'étude. La publication de cette instruction est prévue pour les prochains mois; la régularisation de la situation administrative du personnel en fonctions le 21 août 1965 doit intervenir avant la fin de la présente année scolaire. Mme X... pourra alors solliciter une mise en disponibilité pour élever son enfant.

18508. — M. Maurice Schumann attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation du personnel de surveillance des lycées et collèges. Ce personnel auxiliaire, dont les fonctions sont temporaires, doit à la fois assurer un service dans un établissement et poursuivre des études en faculté; il ne peut être titularisé dans des fonctions de surveillance que dans le cadre des surveillants généraux de collèges d'enseignement technique, avec cinq ans de services et au moins vingt-huit ans d'âge. La circulaire du 25 octobre 1962 insistait sur la nécessité d'avoir, pour exercer les fonctions de surveillance « des collaborateurs éprouvés, prêts à se consacrer, par choix, à une carrière honorable, garantie par un statut (actuellement à l'étude) vers laquelle pourront se diriger les personnes intéressées par les problèmes d'éducation et susceptibles d'exercer une influence favorable sur la formation des jeunes de nos établissements ». S'il a été organisé des stages de formation pour les futurs « adjoints » d'éducation et s'il a été institué un « certificat d'aptitude aux fonctions d'éducation », délivré à l'issue du stage, aucun statut n'a vu le jour et de récentes réponses ministérielles font penser que le projet de statut a été abandonné. Et cependant, la transformation progressive des études dans l'enseignement supérieur, qui demande une présence plus fréquente des étudiants à la faculté, rend de plus en plus difficile de concilier la poursuite des études et l'exercice de fonctions de surveillance dans un établissement, surtout à l'externat. Il lui demande s'il ne conviendrait pas, pour assurer un meilleur fonctionnement des services de surveillance, de reprendre l'étude envisagée en 1962, même si des raisons d'ordre financier en ont fait écarter la réalisation. (Question du 17 mars 1966.)

Réponse. — Il n'est pas envisagé dans l'immédiat d'apporter une réforme profonde au régime de surveillance et d'éducation dans les établissements scolaires, ni, de ce fait, de créer un corps nouveau de personnel d'éducation. La situation actuelle du personnel de surveillance ne pose d'ailleurs pas de graves problèmes. Elle permet au contraire à un nombre appréciable de bacheliers de

poursuivre leurs études ou de préparer des concours administratifs dans des conditions moins défavorables que celles qui sont faites à bon nombre de salariés ou de jeunes fonctionnaires. De plus, le Gouvernement a précisé que, dans le cadre de la réforme des enseignements supérieurs, des conditions particulières de scolarité pourraient être accordées aux étudiants qui exercent simultanément une activité professionnelle. Ces dispositions joueront évidemment en faveur du personnel de surveillance.

18537. — M. Michel Jacquet rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale qu'en vertu de l'article 3 de l'arrêté interministériel du 8 février 1965 dont les dispositions ont été rappelées dans la circulaire n° 65-427 du 23 novembre 1965 (*Bulletin officiel* n° 44 du 2 décembre 1965), le régime d'exonération des droits d'examen du baccalauréat a cessé de s'appliquer à compter de la présente année scolaire. C'est ainsi que les candidats boursiers ne peuvent plus bénéficier de cette exonération. Il lui demande s'il n'estime pas équitable de revenir sur une décision qui frappe les familles les plus dignes d'intérêt et si, dans le cadre des mesures sociales annoncées par le Gouvernement, il n'envisagerait pas de rétablir le régime d'exonération des droits dont bénéficiaient antérieurement les candidats boursiers. (*Question du 19 mars 1966.*)

Réponse. — L'augmentation considérable du nombre des candidats au baccalauréat pose à l'administration des problèmes d'organisation matérielle particulièrement difficiles. Il convenait donc de prendre des mesures de simplification des procédures, notamment en ce qui concerne la perception des droits d'inscription. Dans ce domaine, il a été décidé : a) de ne pas majorer le taux de ces droits, bien que l'organisation de l'examen soit plus onéreuse pour l'administration du fait du rétablissement des épreuves orales pour tous les candidats admissibles ; b) de supprimer le système de réductions de 50 p. 100 du taux, compte tenu de ce que le montant des droits dus par un candidat qui aurait été précédemment exonéré de la moitié de ces droits et n'aurait payé par conséquent que 17,50 francs pour l'examen probatoire et 17,50 francs pour le baccalauréat, soit 35 francs au total, ne se trouvait pas en réalité augmenté par suite de la suppression de l'exonération, puisque ce candidat n'a plus maintenant à acquitter de droits d'examen que pour l'inscription au seul baccalauréat, au taux uniforme de 35 francs ; c) de ne pas demander un deuxième versement aux candidats admis à se présenter à la session de septembre. Ces mesures constituent donc, dans leur ensemble, un allègement de la contribution financière demandée aux familles. C'est pourquoi il n'est pas envisagé de les modifier.

EQUIPEMENT

17933. — M. Couzinet expose à M. le ministre de l'équipement que l'existence de passages à niveau non gardés sur la ligne de chemin de fer Toulouse—Bayonne dans la région de Muret (Haute-Garonne) est la cause de nombreux et de très graves accidents. Au cours des années 1963 à 1966, ces accidents ont notamment provoqué la mort de cinq personnes. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'il soit mis fin à ce déplorable état de chose. (*Question du 19 février 1966.*)

Réponse. — Trois accidents se sont produits sur la ligne de chemin de fer de Toulouse à Bayonne, dans la région de Muret, aux passages à niveau non gardés n° 22, 20 et 15, respectivement les 21 juin 1963, 21 août 1965 et 11 novembre 1965. Ils ont fait cinq victimes. Ces accidents sont dus : les deux premiers à l'inattention des conducteurs, qui avaient engagé leurs véhicules sur les passages à niveau sans précaution ; le dernier, à l'immobilisation d'une voiture sur la voie au passage du train. Ces passages à niveau sont dispensés de barrières et de gardiennage, conformément aux prescriptions réglementaires, en raison des conditions favorables de visibilité à l'approche des trains. Cependant le cas des passages à niveau n° 22 et 20 a fait l'objet d'un examen spécial. Le second est équipé d'une signalisation automatique lumineuse depuis le 3 mars 1966. Les travaux pour un même équipement au passage n° 22 sont en cours. La situation de la traversée n° 15 doit être étudiée par la suite. En outre le gardiennage a été rétabli au passage à niveau n° 16, où aucun accident ne s'est produit mais qui est situé dans la zone industrielle de Muret, à proximité de deux embranchements récemment mis en service.

17934. — M. Sablé appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement sur la nécessité de promouvoir l'apprentissage et les professions maritimes dans les départements d'outre-mer. Il lui demande s'il n'envisage pas, comme première mesure, pour renforcer l'action qui est déjà menée sur le plan local, notamment à la Martinique, d'y étendre le bénéfice de l'arrêté n° 35 du 17 août 1959 (*Question du 19 février 1966.*)

Réponse. — Le département de la marine marchande se préoccupe depuis plusieurs années de développer et d'améliorer la formation

professionnelle des marins, aussi bien au commerce qu'à la pêche, dans les départements d'outre-mer. L'école de pêche et d'apprentissage maritime de Fort-de-France perçoit annuellement des subventions de fonctionnement sur les crédits de la marine marchande. En 1965, le montant de ces subventions s'est élevé à 26.000 francs dont 10.000 francs au titre de la promotion sociale et 16.000 francs au titre des dispositions du décret du 1^{er} avril 1942. Un projet de création d'un centre d'apprentissage maritime et de formation professionnelle (pêche) à la Guadeloupe est actuellement en cours d'étude. Est également envisagée l'ouverture à la Réunion (port de la Pointe-des-Galets) d'un centre de formation de marins pêcheurs. La marine marchande a sollicité l'inscription au budget de 1967 d'un crédit de 300.000 F destiné à l'équipement de ce centre, les frais de construction devant être pris en charge par le F. I. D. O. M. Il ne semble pas souhaitable, actuellement, d'appliquer uniformément dans les départements d'outre-mer les dispositions de l'arrêté du 17 août 1959 portant organisation de l'apprentissage maritime en métropole. Certaines des dispositions de ce texte pourraient toutefois être reprises dans des statuts particuliers qui tiendraient compte, par ailleurs, des conditions et des possibilités locales.

17939. — M. Krieg demande à M. le ministre de l'équipement s'il n'envisage pas de faire bénéficier les mariniers des dispositions de la loi n° 46-2299 du 21 octobre 1946 concernant les indemnités à accorder aux ouvriers du bâtiment et des travaux publics lorsque leur travail est rendu impossible par les intempéries, parmi lesquelles figurent, notamment : le gel des rivières et canaux et les crues. Or, s'il est parfois possible à un ouvrier du bâtiment de trouver un autre travail rémunéré à exécuter ailleurs que sur son lieu de travail habituel, il n'en est pas de même pour les mariniers qui ne peuvent quitter leur bateau sans risques graves pour celui-ci ni, à plus forte raison, laisser sans surveillance la cargaison qui leur est confiée et dont ils sont responsables. (*Question du 19 février 1966.*)

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire qu'effectivement la loi n° 46-2299 du 21 octobre 1946 concernant les indemnités à accorder aux travailleurs des entreprises du bâtiment et des travaux publics en cas d'arrêt de travail occasionné par les intempéries a entendu, dans son article 3, limiter le bénéfice de cette indemnisation aux seuls salariés et apprentis, appartenant à ces entreprises. Toutefois, par circulaire n° 3-66 du 21 janvier 1966, M. le ministre des affaires sociales a décidé d'accorder des allocations de chômage partiel, à compter du 3 janvier 1966, notamment aux salariés des entreprises de navigation intérieure dont l'activité a été suspendue par suite des intempéries (gel, chutes de neige, inondations). D'autre part, il est procédé à l'étude des mesures susceptibles de permettre l'octroi, sous certaines conditions, pour ces mêmes intempéries, d'indemnités de chômage partiel, aux patrons bateliers.

18339. — M. Dupont expose à M. le ministre de l'équipement que les invalides civils au taux de 100 p. 100 et bénéficiant de la tierce personne n'ont pas droit à la délivrance de facilités de circulation sur les lignes de la S. N. C. F. Il lui demande si le Gouvernement ne pourrait pas leur accorder une réduction de 75 p. 100, compte tenu de ce qu'ils ont besoin de l'assistance d'une tierce personne. (*Question du 12 mars 1966.*)

Réponse. — En l'état actuel de la législation, parmi les différentes catégories d'invalides, peuvent seuls bénéficier d'une réduction permanente sur les lignes de la Société nationale des chemins de fer français, les mutilés pensionnés de guerre, les victimes civiles de la guerre et les réformés pensionnés hors guerre (militaires blessés au cours de leur temps de service légal) à condition que leur taux d'invalidité soit au moins de 25 p. 100. Les invalides n'ont droit à aucune facilité de circulation, quel que soit leur taux d'invalidité. Les aveugles civils, toutefois, bénéficient du transport gratuit pour leur guide. Le remboursement de la perte de recettes qui résulte pour la S. N. C. F. de l'octroi de ces facilités est pris en charge par le budget de l'Etat, en application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937. Dès lors, l'extension demandée provoquerait pour l'Etat un accroissement de la charge financière ainsi supportée, qui ne peut être actuellement envisagée.

18348. — M. Viel-Massat attire l'attention de M. le ministre de l'équipement sur la vive indignation qui s'est emparée des organisations de locataires, des syndicats, des associations familiales et sociales, de tous les mal-logés du département de la Loire, à l'annonce de la répartition des crédits pour la construction de logements dans la région Rhône-Alpes. Sans méconnaître les besoins des autres départements, l'attribution de 4.650 logements seulement pour celui de la Loire est relativement très faible ; elle confirme la discrimination en matière de logement dont souffre ce département depuis de nombreuses années. Il lui rappelle que le taux de vétusté et d'insalubrité des logements est si élevé qu'il a valu à la ville de

Saint-Etienne le titre de « capitale du taudis » et que des études récentes et sérieuses fondées sur le climat démographique, sur le desserrement, sur le remplacement du patrimoine ancien, ont estimé à plus de 9.000 logements le rythme de la construction annuelle souhaitable pour ce département. Il lui demande si, compte tenu de cette disproportion (du simple au double), nuisible au développement économique de la région, il n'envisage pas d'augmenter très sensiblement le volume des crédits, afin que le nombre de logements construits dans le département de la Loire tende à répondre aux besoins exprimés par ces estimations. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — La répartition des programmes de logements au niveau des départements est effectuée sur proposition des instances régionales et dans le cadre des dotations globales préalablement attribuées aux régions. La question soulevée par l'honorable parlementaire concernant la fixation du contingent de logements aidés attribué au département de la Loire doit donc être examinée dans le contexte de la région Rhône-Alpes. Celle-ci a bénéficié au titre du IV^e plan d'une dotation annuelle de 27.900 logements aidés, sur laquelle 3.000 ont été affectés au département de la Loire. Dès l'année 1966, début du V^e plan, cette dotation régionale a été portée à 29.900 logements pour tenir compte des premières orientations qui se dégageaient des travaux effectués par la commission de l'habitation quant à la régionalisation des objectifs fixés à l'échéance 1970. Sur cette dotation, à laquelle vient s'ajouter de surcroît un supplément de 1.300 logements spécifiquement destiné à la métropole Lyon-Saint-Etienne, ce qui aboutit donc à un chiffre global de 31.200 logements aidés, la part du département de la Loire a été fixée sur proposition de la conférence administrative régionale à 4.650 logements, ce qui représente par rapport aux dotations du IV^e plan une augmentation de 55 p. 100. Lorsque l'on sait que dans le même temps le volume total de logements aidés n'est passé de 1965 à 1966 que de 340.000 à 350.000, et que les logements régionalisés, tels qu'ils apparaissent dans les documents budgétaires, représentent 90,4 p. 100 de ce total, il est aisé de mesurer l'importance de l'effort consenti dès cette année en faveur du département de la Loire. Quant aux perspectives d'ensemble du V^e plan, le programme prévisionnel global qui vient d'être arrêté pour la région Rhône-Alpes consiste à porter d'ici à 1970 le rythme annuel de la construction à 45.600 logements, dont 19.230 pour la métropole d'équilibre Lyon-Saint-Etienne. Cette perspective correspond sensiblement à celle qui avait été proposée par les instances régionales lors de la consultation préalable au vote du V^e plan; selon le rapport établi à l'époque par le préfet de région et approuvé par la commission de développement économique régional, les besoins inhérents à l'expansion démographique et au renouvellement du patrimoine immobilier étaient évalués en effet à 43.000 logements par an. Dans le cadre du programme prévisionnel ainsi fixé à l'échéance 1970, il appartient maintenant aux instances régionales de proposer une répartition par départements et agglomérations, assortie d'un cheminement dans le temps pour passer du rythme actuel à celui prévu en fin de plan. Le rappel de ces quelques chiffres en progression constante prouve, s'il en était besoin, que la situation de la région Rhône-Alpes, et plus particulièrement du département de la Loire, en matière de construction de logements n'a pas échappé aux instances responsables. L'honorable parlementaire peut être assuré que les efforts faits par le Gouvernement pour atteindre les objectifs inscrits dans le plan et approuvés par le Parlement seront poursuivis sans relâche, dans le cadre en particulier des crédits d'aide au logement qui seront votés à l'occasion des budgets annuels successifs.

18350. — M. Brugerolle expose à M. le ministre de l'équipement qu'un certain nombre de retraités âgés de soixante-cinq ans et plus, bénéficiant de ressources modestes, seraient heureux d'obtenir une réduction sur les tarifs de transports de la Société nationale des chemins de fer français pour les déplacements qu'ils envisageraient d'effectuer pendant la période d'hiver — c'est-à-dire pendant une période comprise entre le 1^{er} octobre et le 15 avril de chaque année — exception faite des journées correspondant aux vacances de Noël et de Pâques. Etant donné que, d'après les statistiques établies soit par la Société nationale des chemins de fer français, soit par le Conseil économique et social, le trafic voyageurs diminue en hiver de 50 p. 100 par rapport à celui de la saison d'été, l'attribution de réductions de tarifs à ces personnes âgées pendant la période considérée n'entraînerait pas pour la Société nationale des chemins de fer français une perte de recettes. Une telle mesure permettrait aux retraités d'effectuer les voyages que les circonstances leur imposent et même de prendre quelques congés pendant cette période d'hiver en bénéficiant d'une réduction de tarif. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'accorder ainsi une réduction de 30 à 40 p. 100 sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français pour les personnes âgées se déplaçant pendant la période indiquée ci-dessus. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — En application de la loi du 1^{er} août 1950, les retraités bénéficient chaque année d'un voyage aller et retour ou circulaire aux conditions du tarif des billets populaires annuels, c'est-à-dire

avec une réduction de 30 p. 100 sur le plein tarif. Ces dispositions donnent lieu au remboursement par le budget de l'Etat de la perte de recettes qui en résulte pour la Société nationale des chemins de fer français, en application de l'article 20 bis de la convention du 31 août 1937. L'octroi de facilités nouvelles aux retraités entraînerait pour le chemin de fer, même si leur utilisation était limitée aux périodes creuses, une perte de recettes importante qui devrait être également prise en charge par l'Etat. Une telle mesure ne peut être actuellement envisagée.

INTERIEUR

17695. — M. Robert Ballanger expose à M. le ministre de l'Intérieur que par suite d'une crue violente de la rivière la Mauldre, les localités de Maule, Aulnay-sur-Mauldre, Mareil-sur-Mauldre, dans le département de Seine-et-Oise, ont été inondées. Les habitants de ces localités et des régions environnantes (vallée de la Mauldre) ont eu à déplorer d'importants dégâts matériels. Il lui demande quelles mesures il a prises ou compte prendre : 1^o pour que la région concernée, c'est-à-dire la vallée de la Mauldre, soit reconnue zone sinistrée ; 2^o pour qu'une aide soit apportée aux victimes de ces inondations. (Question du 5 février 1966.)

Réponse. — Au cours de la deuxième quinzaine de janvier dernier, des inondations provoquées par les crues subites de certaines petites rivières, la Mauldre notamment, ont causé des dommages aux biens privés dans les nouveaux départements de l'Essonne (Longjumeau) et des Yvelines (Maule, Aulnay-sur-Mauldre et Mareil-sur-Mauldre). Les conséquences de ces inondations n'ont pas manqué de retenir tout particulièrement l'attention du ministre de l'Intérieur qui a aussitôt donné aux préfets intéressés toutes directives utiles tendant en particulier à centraliser et transmettre les indications nécessaires, notamment le montant évaluatif des dégâts, en vue de saisir le cas échéant le comité interministériel de coordination de secours créé par le décret du 5 septembre 1960. Pour venir en aide aux sinistrés de situation modeste les plus touchés, le ministre de l'Intérieur a immédiatement mis à la disposition du préfet de l'Essonne un crédit de secours d'extrême urgence. D'autre part, en application du décret n^o 56-436 du 27 avril 1956 (loi du 26 septembre 1948 et article 675 du code rural), un arrêté préfectoral déterminera les zones sinistrées. Ce texte doit permettre aux industriels, commerçants, agriculteurs, etc., victimes des événements calamiteux précités, de bénéficier de prêts à taux réduit pour la reconstitution de leurs matériels et stocks, à condition que ceux-ci aient été atteints à 25 p. 100 au moins. Ces mesures viennent compléter celles adoptées au lendemain du sinistre par le conseil général de Seine-et-Oise qui a décidé d'inscrire au budget primitif de 1966 un crédit supplémentaire de 50.000 F pour secours d'extrême urgence aux victimes des inondations, secours à accorder sur proposition des maires et présentation par leurs soins d'un état fondé sur une décision éventuelle du bureau d'aide sociale. Enfin, le conseil général a également décidé d'inscrire au budget une rubrique « pour mémoire » en vue d'accorder sur production par les maires d'états chiffrés des dégâts, une subvention aux communes dont les biens immobiliers communaux ont subi des dommages.

17953. — M. Raoul Bayou expose à M. le ministre de l'Intérieur que les missions incombant aux visiteurs enquêteurs dépendant des bureaux d'aide sociale deviennent de plus en plus difficiles et délicates en raison de la complexité croissante de la réglementation. La bonne exécution de leur mission est indispensable au bon fonctionnement des bureaux d'aide sociale et à l'équité des décisions prises par leurs commissions. Or, ces visiteurs enquêteurs sont trop souvent en nombre insuffisant en raison de la trop faible rémunération qui leur est accordée. Il lui demande s'il envisage de faire procéder à une révision de leur classement indiciaire afin d'améliorer leur situation et de la mettre en rapport avec les services qu'ils rendent réellement et avec les difficiles missions qu'ils remplissent. (Question du 19 février 1966.)

Réponse. — Les visiteurs enquêteurs des bureaux d'aide sociale peuvent bénéficier soit de l'échelle d'agent d'enquête, soit de celle d'appareilleur-enquêteur communal selon la nature des tâches qui leur sont demandées et les conditions dans lesquelles ils ont été recrutés. Lorsqu'ils sont chargés d'enquêtes et d'établissements de rapports soumis aux commissions des bureaux d'aide sociale, leurs fonctions sont bien celles dévolues aux agents d'enquête. Ils peuvent bénéficier du classement indiciaire attribué à ces derniers, à condition toutefois que l'accès à leur emploi soit celui prévu par l'arrêté du 27 juin 1962 fixant les règles de recrutement des agents d'enquête. Si la mission des intéressés est plutôt d'exécution et présente essentiellement un caractère de constat ou de notification, les intéressés sont en réalité des appareilleurs-enquêteurs et doivent en percevoir la rétribution. S'agissant des uns ou des autres, s'ils sont appelés à exécuter des tâches correspondant réellement à la définition de leur emploi, il paraît difficile d'envisager en leur faveur une modification de leur classement indiciaire. Celui-ci a été déterminé

compte tenu, d'une part, de sujétions de l'emploi et, d'autre part, des conditions de recrutement attachées à ces dernières. Il ne semble pas qu'en ces deux domaines, il puisse être fait état de considérations complémentaires de celles qui ont déterminé en son temps le classement indiciaire propre aux deux emplois en cause.

18070. — M. Maurice Bardet appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'enlève apportée à un aménagement rationnel des villages au point de vue touristique, surtout par les communs de village qui sont, le plus souvent, laissés dans un abandon total, voire convertis en dépôts d'immondices. Il lui demande de lui faire connaître les moyens légaux ou réglementaires dont disposent les maires pour faire cesser cet état de faits gravement préjudiciable au renom de notre pays et plus simplement à l'hygiène et pour aménager ces communs en place publique ou en espaces fleuris en vue de favoriser le développement touristique. (*Question du 26 février 1966.*)

18073. — M. Maurice Bardet demande à **M. le ministre de l'équipement** de lui faire connaître si les communs de village qui sont, le plus souvent, des biens vacants et sans maître, laissés à un abandon total, ne peuvent pas être considérés, en application de l'article 539 du code civil, comme faisant partie du domaine des biens communaux. Dans la négative, il lui demande s'il n'estime pas nécessaire le dépôt d'un projet de loi donnant aux communes qui paient souvent déjà et depuis de longues années les impôts fonciers pour ces parcelles, la propriété de ces communs en vue de leur aménagement dans l'intérêt public. (*Question du 26 février 1966.*)

Réponse. — Pour mettre l'administration à même de traiter l'une et l'autre de ces questions il conviendrait que l'honorable parlementaire précisât, en citant si possible des exemples concrets, ce qu'il désigne par biens « communs ». En effet, cette terminologie ne répond pas à une notion courante en matière de biens relevant de communes, lesquels sont soumis à des règles définies. S'il s'agit de biens vacants et sans maître ils doivent, en principe, appartenir à l'Etat et être appréhendés par le service des domaines. Des précisions sont, en conséquence, nécessaires pour que le problème puisse être étudié.

18359. — M. Lucien Milhau expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il résulte de la réponse à la question n° 1061 faite par le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative à **M. Billoux**, réponse publiée au *Journal officiel* du 6 avril 1963, que « les indemnités de réinstallation ont pour objet d'apporter aux fonctionnaires qui auraient dû normalement achever leur carrière administrative en Afrique du Nord, une compensation pécuniaire à raison du préjudice résultant de l'interruption de leur carrière et de leur retour ». Or, suivant la date de leurs mutations, qui toutes ont pourtant été prononcées dans l'intérêt du service, les fonctionnaires de la sûreté nationale ont supporté des inégalités de traitement qui ressortent de l'examen du tableau comparatif ci-dessous :

NATURE ET DATE des mutations prononcées dans l'intérêt du service.	INDEMNITÉS PERÇUES	RÉFÉRENCES
--	--------------------	------------

Primes d'installation.

De France en Algérie après le 24 janvier 1960.	Egale à 7 mois de traitement indiciaire majorée de 1 mois pour le conjoint et de 1 mois pour au moins un enfant ouvrant droit en Algérie aux indemnités à caractère familial.	Décret n° 60-595 du 22 juin 1960 (<i>Journal officiel</i> du 26 juin 1960).
D'Algérie en France après le 24 janvier 1960 mais avant le 19 mars 1962.	Simplement paiement des frais de transport des personnes et du mobilier sans remboursement : a) Des frais de séjour prolongé en hôtel dans l'attente de la découverte d'un toit ; b) Des frais d'agence immobilière ou autres engagés pour se loger.	Décret n° 60-599 du 22 juin 1960 (<i>Journal officiel</i> du 26 juin 1960).

Primes de « réinstallation ».

D'Algérie en France après le 19 mars 1962.	Egale à 4 mois de traitement indiciaire majorée de 1 mois pour le conjoint et de 1 mois par enfant à charge.	Décret n° 62-799 du 16 juillet 1962 (<i>Journal officiel</i> du 17 juillet 1962).
--	--	--

Dans ces conditions, il lui demande : 1° pour quelles raisons les fonctionnaires de tous grades de la sûreté nationale en Algérie qui ont été mutés en métropole dans le cadre de la relève décidée par le Gouvernement après les événements de janvier 1960 et l'accession de l'Algérie à l'indépendance, ont été écartés du bénéfice des dispositions, soit du décret n° 60-595 du 22 juin 1960 instituant en faveur des fonctionnaires de la sûreté nationale relevant de leurs homologues en Algérie une prime dite « d'installation » égale à sept mois de traitement indiciaire, majorée d'un mois pour le conjoint et d'un mois pour au moins un enfant ouvrant droit, en Algérie, aux indemnités à caractère familial ; soit du décret n° 62-799 du 16 juillet 1962 instituant en faveur des fonctionnaires mutés d'Algérie en France après le 19 mars 1962 une prime dite « de réinstallation » égale à quatre mois de traitement indiciaire majorée d'un mois pour le conjoint et d'un mois par enfant à charge ; 2° quelles mesures il envisage de prescrire pour réparer le préjudice pécuniaire subi par les fonctionnaires de la sûreté nationale en Algérie mutés en métropole entre le 24 janvier 1960 et le 19 mars 1962 au regard des avantages consentis par les textes aux fonctionnaires du même corps mutés de France en Algérie après le 24 janvier 1960 et d'Algérie en France après le 19 mars 1962. (*Question du 12 mars 1966.*)

Réponse. — Il n'est pas possible d'établir une comparaison entre les avantages consentis aux fonctionnaires mutés de métropole en Algérie par le décret n° 60-595 du 22 juin 1960 et aux fonctionnaires mutés d'Algérie en métropole avant le 19 mars 1962. En effet, le décret susvisé était destiné à inciter les fonctionnaires métropolitains à demander leur mutation en Algérie. Par contre, aucune indemnité de réinstallation ne leur était allouée pour une mutation en métropole intervenue avant le 19 mars 1962. A la suite de l'accession de l'Algérie à l'indépendance, et pour permettre aux fonctionnaires mutés en France et qui, le plus souvent, n'avaient pu effectuer le déménagement de leur mobilier, de se réinstaller en métropole, une indemnité de réinstallation leur a été allouée par le décret n° 62-799 du 16 juillet 1962. Une demande de dérogation aux conditions d'application de ce texte est en cours d'étude aux ministères de l'économie et des finances et de la réforme administrative, en faveur des fonctionnaires mutés en métropole avant le 19 mars 1962 par mesure de sécurité. Il convient de signaler que ces textes ne s'appliquent pas spécifiquement à la sûreté nationale, mais à l'ensemble des personnels de la fonction publique.

18630. — M. Edouard Charret demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, pour exécuter des travaux de voirie, une municipalité peut demander aux entreprises de financer elles-mêmes les travaux mis en adjudication. Il lui fait remarquer que, si cette méthode était admise, elle entraverait le jeu de la libre concurrence, puisque seules les entreprises ayant des moyens financiers importants pourraient la pratiquer. Les prix se trouveraient faussés puisqu'ils seraient obligatoirement majorés des intérêts non couverts par la municipalité. Il convient de remarquer, également, que ces entreprises sous-traiteraient les divers lots de leur adjudication à des prix extrêmement bas avec les entreprises locales. (*Question du 24 mars 1966.*)

Réponse. — En raison de l'impossibilité dans laquelle se trouvent certaines communes d'assurer par des ressources budgétaires le financement de travaux indispensables et compte tenu des difficultés rencontrées par ces collectivités pour réaliser à cet effet des emprunts à court terme, il n'a pas paru possible d'interdire, d'une manière absolue, le recours à la procédure des marchés par annuités. Il n'en demeure pas moins que cette procédure, dont les inconvénients majeurs sont exposés dans la présente question écrite, est en définitive aussi dangereuse pour les entreprises que pour les collectivités contractantes. Aussi l'attention des autorités de tutelle a-t-elle été appelée à plusieurs reprises — et tout récemment encore — sur le caractère absolument exceptionnel que doit revêtir ce mode de financement.

18777. — M. Piretti expose à **M. le ministre de l'intérieur** que, à une époque où des mesures sérieuses sont prises pour lutter contre le bruit — quelle que soit son origine — et où des résultats appréciables ont été obtenus, notamment en ce qui concerne la circulation des voitures automobiles, il lui paraît anormal que rien d'efficace n'ait été tenté pour évaluer les inconvénients importants occasionnés par le fonctionnement des moteurs de tondeuses à gazon, des transports de charbon par tapis roulant, des livraisons de mazout, des pelles servant aux travaux de construction, etc. Il lui demande instamment d'examiner avec ses collègues compétents la possibilité de renforcer le règlement en la matière et d'exiger, des constructeurs d'abord, des usagers ensuite, que les moteurs utilisés, principalement dans les agglomérations urbaines, soient dotés de silencieux efficaces. Il pense que, dès à présent et sans attendre de nouveaux textes, il doit être possible, par un renforcement de

la surveillance des services de police qualifiés, d'éviter d'intolérables abus. (Question du 1^{er} avril 1966.)

Réponse. — Le ministre de l'intérieur poursuit, en accord avec les différents départements ministériels intéressés, une action constante de lutte contre les bruits excessifs, notamment ceux imputables aux engins à moteur. Des résultats appréciables ayant déjà été obtenus — ainsi que l'indique l'honorable parlementaire — en matière de véhicules automobiles, les efforts actuels portent notamment, en liaison avec les ministères de l'industrie et des affaires sociales (direction générale de la santé publique) sur les engins de chantiers et les moteurs à usage industriel utilisés « au point fixe » sur la voie publique. C'est ainsi que les services compétents s'attachent, d'une part, à déterminer les niveaux sonores admissibles pour les engins de l'espèce qui seront construits à l'avenir et, d'autre part, à étudier les dispositifs (silencieux, capotonnages, etc.) susceptibles d'amortir les bruits émis par le matériel existant. Cette œuvre — d'assez longue haleine — permettra, lorsqu'elle aura été menée à bonne fin, de renforcer les consignes données à la police et à la gendarmerie en matière de lutte contre les bruits excessifs.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

18376. — M. Fernand Grenier expose à M. le ministre des postes et télécommunications que l'année 1966 marquera le 25^e anniversaire de deux grands événements de l'histoire française : a) en mai 1941, l'héroïque grève des mineurs du Pas-de-Calais et du Nord de la France ; b) en octobre 1941, le massacre de quarante-huit patriotes à Châteaubriant-Nantes, de cinquante autres à Bordeaux, tombés pour la France, la Marseillaise aux lèvres. Il lui demande s'il n'envisage pas de commémorer ces hauts faits de la Résistance française par l'émission d'un timbre reproduisant, l'un le mémorial des fusillés édifié dans les fossés de la citadelle d'Arras, l'autre, le monument national du souvenir érigé dans la carrière de Châteaubriant. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — Le programme annuel des émissions de timbres-poste est arrêté par le ministre, sur proposition d'une commission consultative philatélique dont les choix ont, jusqu'à présent, toujours été ratifiés. Le programme pour l'année 1966 a été arrêté depuis plusieurs mois. A ce moment et en l'absence de demande tendant à commémorer les événements relatés dans le texte de la question écrite, la commission consultative n'a pas eu à se prononcer à ce sujet.

REFORME ADMINISTRATIVE

18380. — M. Ponsellé appelle l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative sur la situation des agents contractuels des services des rapatriés. Les intéressés, au nombre de sept cents environ, vont être licenciés incessamment et se trouver sans ressources alors qu'ils ont une famille à faire vivre. Certains ne pourront pas être employés dans d'autres secteurs de l'activité nationale en raison de leur âge. Il lui demande si le projet que lui a soumis, en octobre 1965, M. le ministre de l'intérieur, en vue du reclassement dans les cadres de fonctionnaires de l'Etat, des agents contractuels des services des rapatriés, sera adopté prochainement. (Question du 12 mars 1966.)

Réponse. — La grande majorité (80 p. 100) du personnel contractuel et auxiliaire en fonctions dans les différents services des rapatriés est constituée par d'anciens agents non titulaires eux-mêmes rapatriés d'Algérie. Ces agents ne représentent donc pas un cas isolé et leur sort ne peut dès lors être dissocié de celui de l'ensemble des personnels similaires rapatriés d'Algérie dont les modalités de reclassement ont été fixées par les décrets n° 62-1170 du 8 octobre 1962 et n° 64-373 du 25 avril 1964. Les agents contractuels rapatriés d'Algérie conservent, en vertu du décret précité du 8 octobre 1962, une priorité de recrutement que le Gouvernement appliquera en assurant leur affectation dans d'autres administrations.

